N° 323. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

17 Novembre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

LA COURSE DE FIACRES

Le cocher mondain Péguet chronomètre un concurrent.

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Brevetés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Metro-Station „COMBAT")
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

LES PLAQUES DE SENSIBILITÉ EXTRÊME

LUMIÈRE

MARQUE Σ (SIGMA)

- Sont remarquables par la finesse de leur grain et leur absence de tendance au voile.
- Sont employées avantageusement en été avec les objectifs de luminosité médiocre.
- Permettent, même en hiver et par temps sombres et pluvieux, de faire les instantanés les plus rapides.
- Se développent, sans risque de voile, dans tous les révélateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PLAQUES ET PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES

A. LUMIÈRE & SES FILS

LYON

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours quelques dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 60 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 3 fr. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty

POUR ÊTRE FORT

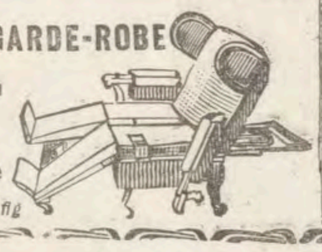
Faites de l'EXERCISEUR ATHLÉTIC dont les poignées à LEVIER BREVETÉ S.G.D.G. forcent les muscles à la contraction, tenant la volonté en éveil, malgré soi.
LE PLUS COMPLET DES EXERCISEURS
UN SEUL POUR UNE FAMILLE !!!
6 FORCES comme exerciseur
14 FORCES comme extenseur
Cable de Réglage Interchangeable
21 Fs 00 PORT DOS
Intéressante brochure franco.
En vente également les Exerciseurs SANDOW, MICHELIN, etc Extenseurs et autres appareils à câbles élastiques

A. A. TUNMER

Manufacture d'articles pour sports et jeux
27, Rue du 4-Septembre | PARIS
146, Rue de la Pompe | Téléphone
Catalogue illustré franco

Tableau de plus de 200 mouvements avec chaque appareil

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE
Bouchon se retirant sous le siège

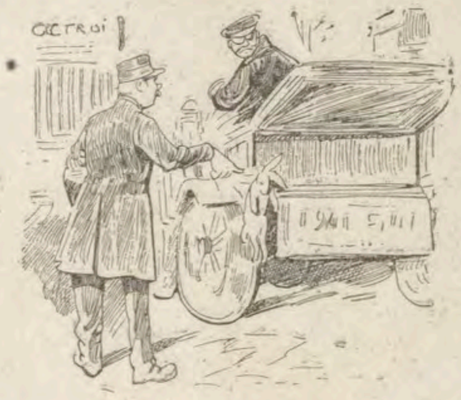


DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco Catalogue contenant 423 fig

La Semaine Comique, par Henriot.

— Un seul mot .. ne craignez-vous pas que la flotte russe ne brenne notre canot automobile pour un torpilleur japonais ?

Votre cheval n'a pas voulu participer à la course Bordeaux-Paris.
— Il s'est arrêté aux portes de la capitale... il avait entendu dire que Paris est l'enfer des chevaux.



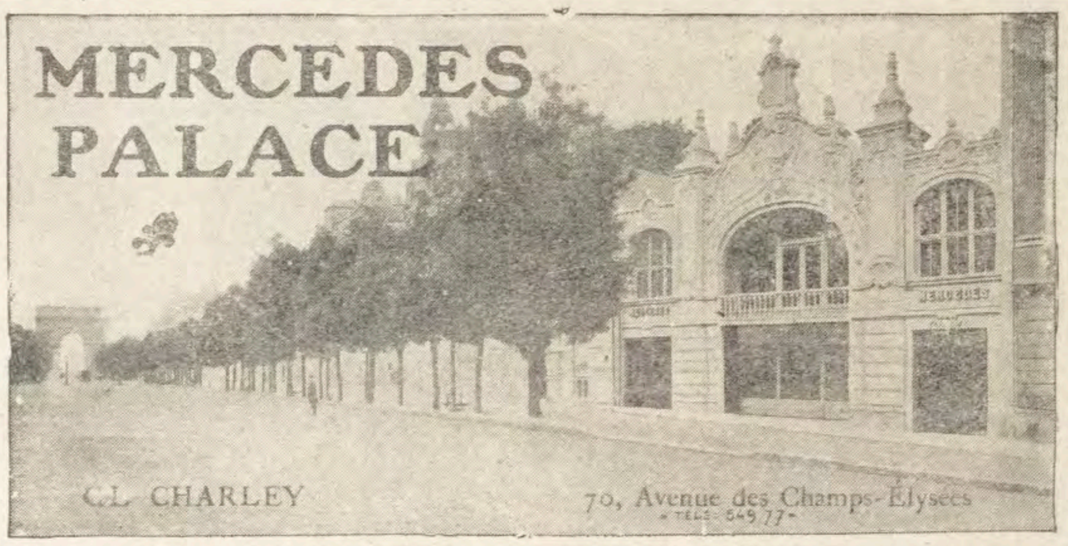
— Comment... pas de gibier ? Vous avez un lapin suspendu à la caisse de la voiture...
— Ce n'est pas de la chasse, ce doit être un suicide.

De plus en plus fort.
A bientôt la course Calais-Brindisi sur chevaux de bois automobiles.

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement AUX SPORTS

Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS
Franco Gare 5f

MERCEDES PALACE



C.L. CHARLEY — 70, Avenue des Champs-Élysées — TÉLÉ : 549-77

GAZ A LA CAMPAGNE
Installations rapides, économiques et à la portée de tous donnant la lumière et le chauffage sans danger.
Prix : depuis 35 francs, bec et fourneau compris
DEVIS SUR DEMANDE ADRESSÉE A
M. DEMONCHY, 29, rue Baudin, LEVALLOIS (Seine)
Téléphone : 102

APPAREILS spéciaux pr l'usage intime de l'homme et de la femme. Envoi six échantillons et Catalogues contre 0.60. André et Cie, 15, rue Volta. Paris

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en 48 HEURES les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
112, faub. St-Honoré, Paris

SUSPENSOIR MILLER
élastique sans sous-cuisses. 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALES
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

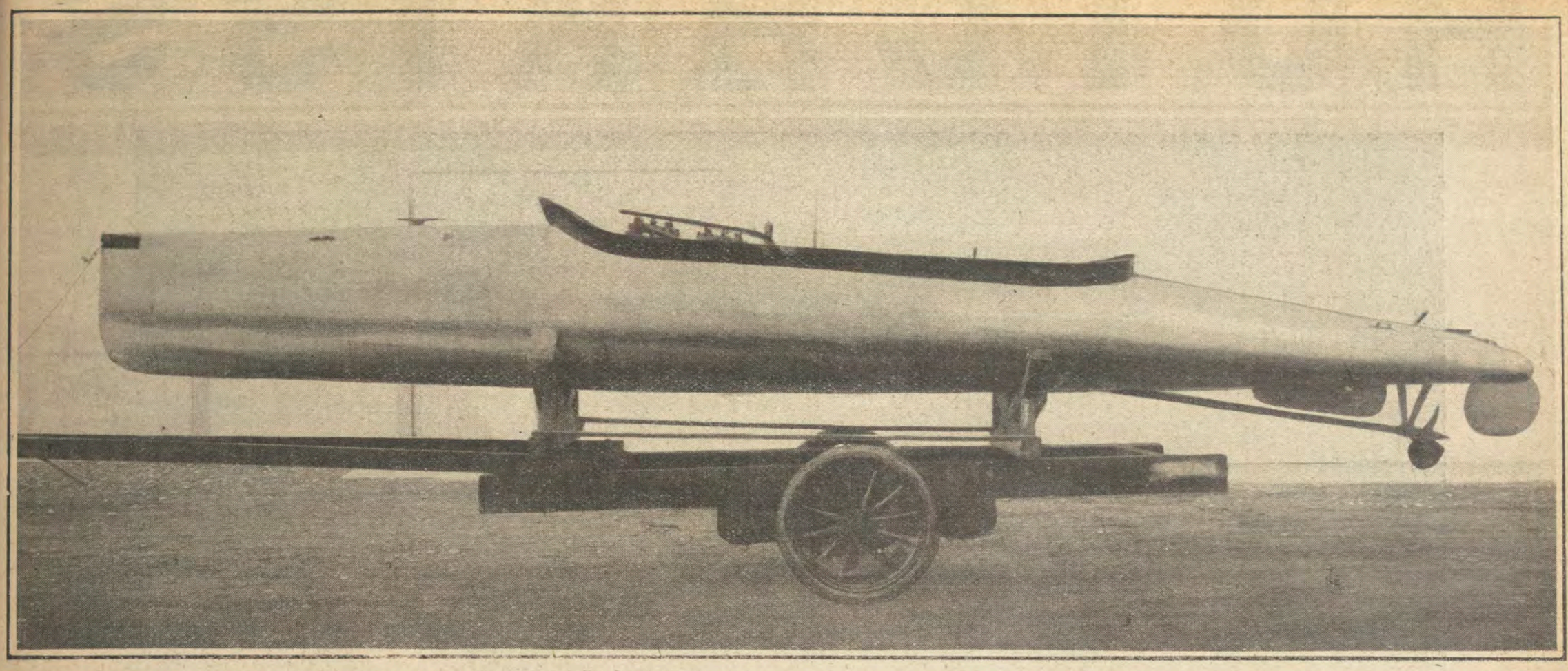
TUE-GIBIER sans feu ni bruit ni fumée
à 30 mètres à petits plombs ou à balles
Pression très forte depuis 12f50 fco
FOUDROYANT : 18f60 et 22f60 fco
TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6f30 fco
(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis et fco.
RIGAUL, Inv. Fr, 26, r. du Temple, Paris.

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

L'ÉLÉGANCE de la CHAUSSURE
qui dépend d'un bon entretien, est à la portée de tous, même en voyage, par l'emploi de la CREME CUIRMOLLINE de nuances : *blanche* pour cuir verni, *noire* pour chevreau glacé, *champagne*, *jaune*, *brune*, *verte* et *rouge* pour cuirs de couleurs. Elle assure la conservation de la chaussure, donne la souplesse ainsi que le parfum du Cuir de Russie.
Flacon fco domicile contre 1f 25 mandat-poste remboursement 0 40 en sus.
Spécifier la nuance. Ch. KUGLER, 46, rue de Moscou, Paris

DELICIEUSE HUILE D'OLIVE
EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS
Représentants demandés partout
CARROUCHÉ Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

MOTO NAPHTA



Le nouveau canot Berliet qui va prendre part au meeting de Monaco.

LE RACER BERLIET

Nous avons la bonne fortune de pouvoir donner aujourd'hui ces photographies d'un fin racer qui sera certainement l'un des plus rudes concurrents dans les épreuves de l'année prochaine, dans la série des canots de moins de 8 mètres.

Le moteur est placé un peu en avant du premier tiers, ce qui à la fois leste l'étrave et l'empêche de se lever, et permet une ligne d'arbre moins inclinée sur l'horizontale.

Le gouvernail, légèrement équilibré, aux formes heureuses, est placé juste derrière l'hélice, tandis que la dérive (très visible sur nos photographies) est placée en avant.

La construction de la coque, due à la maison Rivet, de Lyon, se signale aussi par le soin apporté à l'exécution. Dans ces coques légères, qui malgré l'équilibrage presque parfait du moteur, vibrent violemment sous l'action des trépidations, il est bien difficile de conserver étanche pendant la marche le calfatage des bordés, d'autant moins assuré qu'il n'y a pour ainsi dire plus de membrures.

Le moteur placé dans cette coque est un moteur Berliet de 50 chevaux, à quatre cylindres verticaux.

Les quatre cylindres, fondus séparément avec enveloppe de circulation venue de fonte ont 130 d'alésage et 150 de course. Les soupapes d'échappement, placées à tribord, sont commandées par-dessous à la manière habituelle. Des culbuteurs actionnent les soupapes d'admission placées à la partie supérieure de la culasse dans l'axe des cylindres.

Le carburateur, placé à bâbord et très près des soupapes, alimente par deux conduits distincts deux pipes doubles dont chacune recouvre les soupapes d'admission d'une paire de cylindres. L'allumage du moteur est produit par une magnéto à basse tension, avec inflammateurs produisant mécaniquement à l'intérieur des cylindres une puissante étincelle de rupture. L'embrayage est à cône métallique, et non à cône de cuir. Ce dispositif est excellent, car il donne un embrayage parfait et sans patinage. La marche arrière est obtenue en renversant par un différentiel le sens de rotation de l'hélice. Voici maintenant le principe de changement de marche.

L'arbre de l'hélice est coupé pour l'interposition d'un différentiel, c'est-à-dire que l'arbre moteur se termine par un pignon d'angle, l'arbre de l'hélice par un pignon identique et tous deux sont reliés par les pignons satellites habituels dont la coquille qui porte leurs axes se prolonge par un manchon creux du côté du moteur.

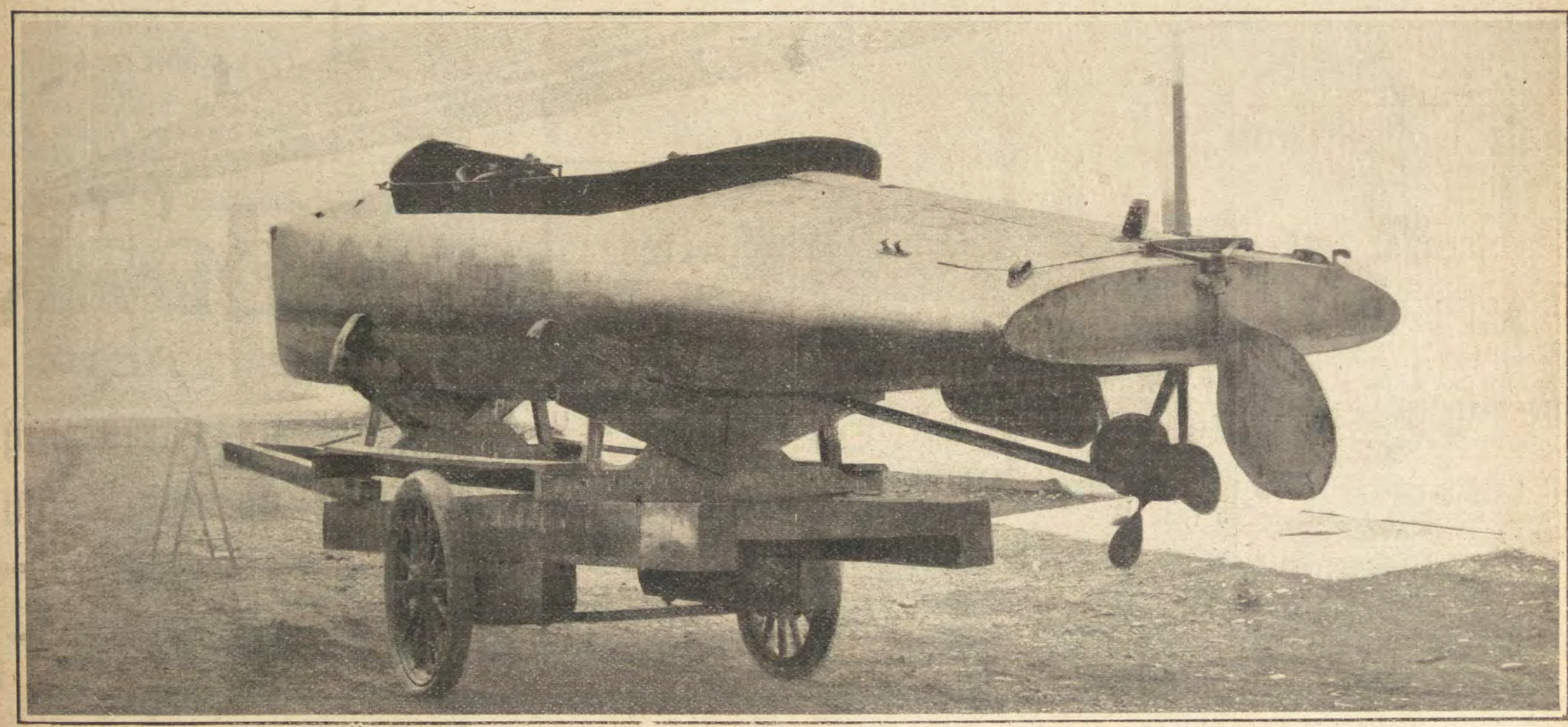
Ce manchon enveloppe l'arbre moteur et c'est sur lui que coulisse le double cône dont la manœuvre donne la mise en route et le changement de marche.

Poussé vers l'avant, ce cône vient s'embrayer dans le volant moteur, ce qui solidarise le pignon avant du différentiel et les satellites. Dans ces conditions, le différentiel ne fonctionne pas et l'arbre de l'hélice tourne dans le sens de l'arbre moteur.

Si, au contraire, on recule un peu le double cône pour débrayer, les satellites deviennent libres, et lorsque l'arbre moteur tourne, l'arbre de l'hélice reste fixe et les satellites et le cône double tournent autour de lui à vitesse moitié moindre.

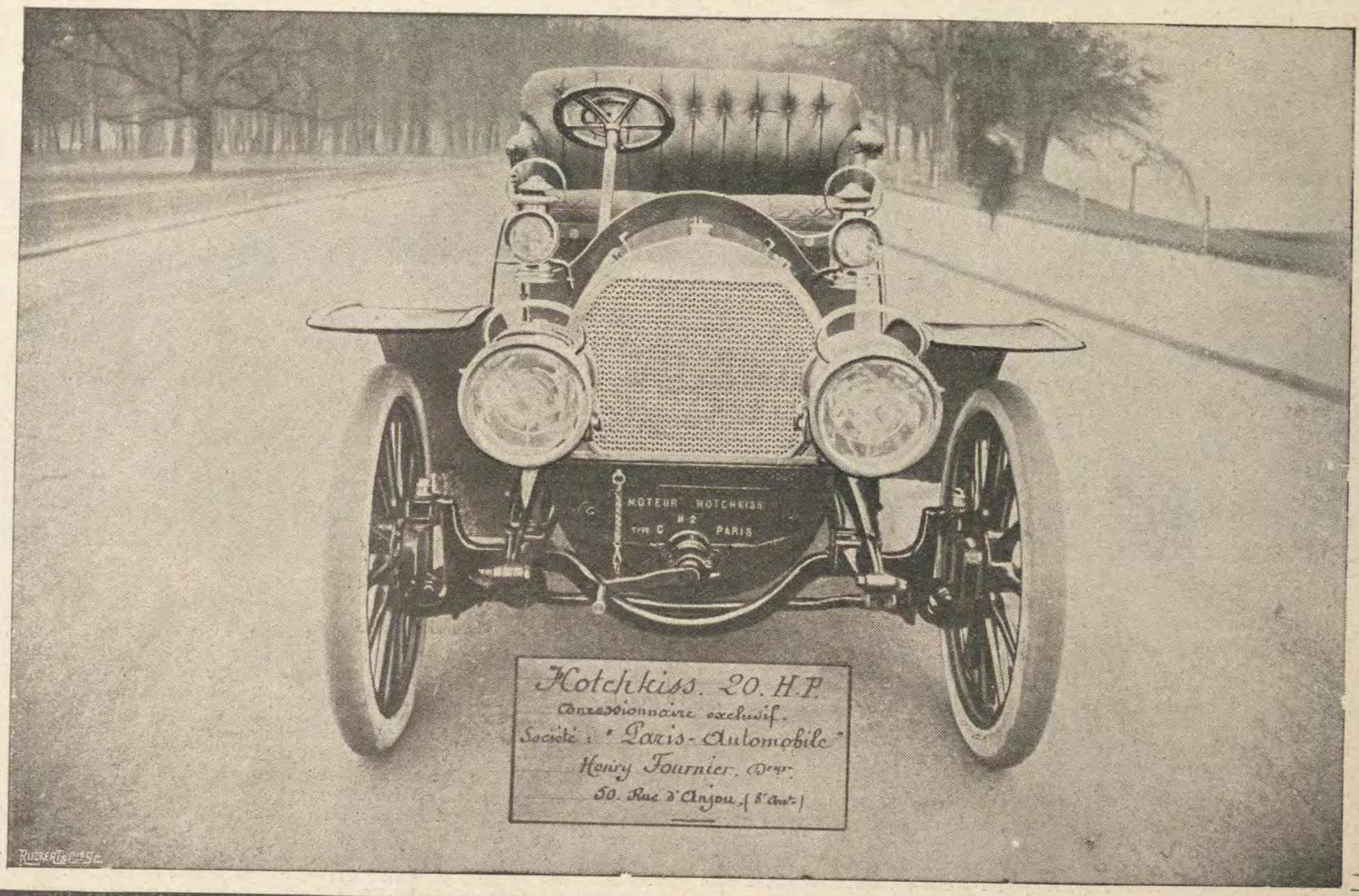
Si l'on pousse encore vers l'arrière le double cône, son deuxième cône vient embrayer dans une poulie fixée au bâti et cesse de tourner, arrêtant ainsi les satellites. Alors le différentiel fonctionne et l'arbre de l'hélice tourne en sens contraire de l'arbre moteur et à la même vitesse, en donnant la marche arrière.

Léo Robida.



Le canot, vu d'arrière, montrant la forme de l'hélice et sa disposition par rapport au gouvernail et à la dérive.

HOTCHKISS



OFFICIERS MINISTÉRIELS

A LOUER TRÈS BELLE CHASSE sur 320 hectares dont 300 en bois d'un seul tenant, longeant la forêt de Rambouillet, avec un très beau et grand chalet meublé, à 1 heure de Paris, ligne de Granville. Demander notice et renseignements à Me RENOULT, notaire à Houdan (Seine-et-Oise), et à M. Carmon, 12, rue Sainte-Anne, Paris.

VENTE au Palais le 1er décembre 1904.

DEUX IMMEUBLES A ASNIERES (SEINE)

1er lot, rue Magenta, n° 12, belle propriété, jardin, écuries, serre, etc. Contenance . . . 4.200 mètres
Mise à prix. . . . . 40.000 francs.
2e lot, rue Magenta, n° 14, propriété, jardin.
Contenance, 800 mètres. Mise à prix, 10.000 francs.
S'adresser à Me JULES LABAT, avoué à Paris, 63, rue Taitbout.

VENTE
au Palais de Justice à Paris, le 23 novembre 1904.
1° PROPRIÉTÉ A PARIS

RUE CLAUDE-DECAEN 73, 73 bis, 75 et 77

Mise à prix : 100.000 francs.

2° **PROPRIÉTÉ A MONTREUIL-S-BOIS (SEINE)**
Rue de Saint-Mandé, 63
Mise à prix : 40.000 francs.

3° **PROPRIÉTÉ A MONTREUIL-S-BOIS (SEINE)**
Rue de Saint-Mandé, 61
Mise à prix : 20.000 francs.

4° **PROPRIÉTÉ A MONTREUIL-S-BOIS (SEINE)**
Rue Armand-Carrel, 46.
Mise à prix : 30.000 francs.

5° **PROPRIÉTÉ A MONTREUIL-S-BOIS (SEINE)**
Rue Armand-Carrel, 48.
Mise à prix : 30.000 francs.

S'adresser à : Me DE BIÉVILLE, avoué à Paris, 5, rue Saint-Georges; Me Charles Champetier de Ribes, notaire à Paris, 8, rue Sainte-Cécile.

VILLE DE PARIS

TERRAIN A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 29 novembre 1904. avenue Ledru-Rollin et passage Josset. S. 222 m. M. à p. 250 f. le m. S'a d. aux not. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, rue des Pyramides et DELORME, r. Auber, 11, dép. de l'ench.

MAISON A PARIS, r. du Château, 61. Ce 279m20. Rev. br. 5.274 f. 40. M. à p. 60.000 f. Adj. Ch. des Not. Paris, le 6 déc. Me Moreau, not. 76, r. St-Lazare.

TERRAIN à Paris, rue N.-D.-des-Victoires, 16 et 18. Ce 2.024m71 env. M. à p. 1.214.826 f. (600 f. le m.) Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris le 29 nov. S'ad Soc. des Imm. de France, et Me LANQUEST, not., 92, b. Haussmann.

A VENDRE

CHATEAU SAINT-MAUGUILLE

Pâtures plantées, terres et labour, 12 hectares, près gare.
S'adresser à Me Georges MARCASSIN, notaire à St-Riquier (Somme).

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 26 novembre 1904, à 2 heures.

PROPRIÉTÉ A LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

Rue Kléber, 40.
Contenance : 220 mètres environ.
Revenu brut : environ 2.800 francs.
Mise à prix : 25.000 francs.
S'adresser à Me DUBAIL, avoué, demeurant à Paris, boulevard Saint-Michel, 54 ; à Mes Aron et Johanneau, avoués, et Me Baudry, syndic.

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 30 novembre 1904, à 2 heures.
PROPRIETES ET TERRAINS

A CHAMPIGNY-SUR-MARNE

(Seine) — En sept lots :

MAISON DE RAPPORT, Grande-Rue, 67, et rue du Petit-Champigny, 2.
Contenance : 559 mètres 30 cent.
Revenu brut : environ 2.300 francs.
Mise à prix : 8.000 francs.

5 TERRAINS Rue du Petit-Champigny et des Pavillons.
Contenance :
266 m. 85, 280 m. 09, 277 m. 96, 272 m. 76, 326 m. 83
Mises à prix : 1.000 et 1.200 francs.

PROPRIÉTÉ Chemin latéral du Nord, et JARDIN de 1.728 m. 50 c.
Mise à prix : 6.000 francs,
et rente viagère de 800 francs.
S'adresser à Me DUBAIL, avoué, boulevard Saint-Michel, 54, et à Me Cahon, avoué.

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 7 décembre 1904, à 2 heures.

MAISON A VITRY-SUR-SEINE

Rue Eugène-Dubois, 23 — Jardin.
Mise à prix : 4.000 francs.
S'adresser à Me BRIQUET, avoué à Paris, 88, rue de Rivoli, et à Me Ballu, notaire à Vitry-sur-Seine.

LES AVANTS

S/MONTREUX (Suisse)

Altitude : 1.000 m.

Centre de Sports d'hiver. Merveilleuses pistes pour bobsleighs, luges, skis, etc. Patinage (6.000 m.q.), Hockey sur glace.

9, 10, 11 Janvier 1905

Grandes Courses de luges, bobsleighs, etc.

pour Championnat du canton de Vaud
Prix et Coupes importants
Renseignements : Louis DUFOUR, Les Avants

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. **6.400** FR

102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

MATÉRIEL COMPLET DE PHOTOGRAPHIE **KODAK**

SANS CABINET NOIR

Comprenant : avec les Manuels d'instructions

Un Appareil KODAK se chargeant **EN PLEIN JOUR**

Une Machine KODAK à développer **EN PLEIN JOUR**

Les pellicules et les produits nécessaires pour exécuter les 12 premiers clichés.

DEPUIS **24fr. 50**

En vente dans toutes les bonnes Maisons de fournitures photographiques.

CATALOGUE ILLUSTRÉ GRATIS SUR DEMANDE

EASTMAN KODAK

Société anonyme Française au Capital de 1.000.000 de Frs

PARIS 5, Av. de l'Opéra 4, Pl. Vendôme | LYON 26 et 28, Rue de la République | BRUXELLES 36, Rue du Fossé-aux-Loups

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

17 Novembre 1904. — N° 323
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

LES JEUX AU RÉGIMENT. — LA « QUILLE SAOULE ».

Les jeux et les sports figurent aujourd'hui au programme de l'emploi du temps journalier de nos troupiers. La photographie que nous publions ci-dessus représente le jeu de la Quille Saoule. *Les hommes accroupis en tailleur forment un cercle. La quille, un des camarades placé au centre, se laisse tomber. Il est renvoyé de joueur en joueur : celui qui le laisse tomber devient quille à son tour.* (Voir l'article page 935).

Nous publierons dans notre prochain numéro un hors texte en couleurs : PRÉVOT, recordman de l'heure à pied.

La Course de Fiacres ❦ Ma Course, par le Vainqueur

Le départ de la course de fiacres de la *Presse*.

Les concurrents rangés en file indienne dans la côte de Suresnes.

Sans aucun doute, la course des fiacres organisée dimanche dernier par notre confrère la Presse *a été, par son originalité et aussi les résultats qu'elle a donnés, un événement sportif très parisien.*

Nous avons donc pensé intéresser nos lecteurs en leur donnant ici, en guise de compte rendu, un récit des impressions du vainqueur, le cocher Jonquard, de la Compagnie Valentin. Pour laisser toute leur saveur à ces notes, nous en respectons le style primesautier et fort amusant, on va le voir.

Pour avoir eu la veine de décrocher une victoire qui me tenait rudement à cœur, je vous prie de le croire, me voilà devenu, paraît il, presque aussi célèbre que le héros des grandes épreuves sportives de l'année. Les journalistes m'ont inter-

Les concurrents attendent le départ.

M. Audistère, chronométreur officiel de l'A.C.F., donne le dernier départ.

Les nobles bêtes escaladent la côte de Suresnes.

viewé, comme ils disent; les photographes ont pris ma binette sous toutes les coutures et dans toutes les positions, sans oublier celle de mon canasson, et j'ai passé tout le restant de ma journée à boire des bocks, en racontant ma course. Maintenant, voilà qu'il faut que je l'écrive et ça c'est plus dur, parce que je suis plus fort pour conduire un sapin ou même pour faire une partie de manille que pour écrire dans les journaux. Enfin, je ne demande pas mieux que d'essayer, à condition que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* excusent d'avance ma façon de causer, ou que le seul moyen de m'en tirer est de vous écrire ça tout bonnement, comme je le dégoiserais.

Donc, pour remonter aux débuts, sitôt que j'ai vu dans la *Presse* qu'on allait faire un Championnat réservé à nos bagnoles, je me suis dit : « Jonquard, mon vieux, voilà une fameuse occase pour toi », et tout de suite j'ai été, après en avoir touché un mot aux patrons, m'inscrire un des premiers, à preuve que j'ai eu le numéro huit.

Pour une fois, le cocher de fiacre fraternise avec l'Audax-cycliste.

prie de le croire. Demandez plutôt à M. Lysis-Denaint, celui qui écrit le compte rendu des courses au *Journal* et qui est mon principal client. Bref, le plus clair de l'entraînement de *Red Star* a été fait comme ça. Il faut vous dire que, des fois, on conduit des clients pas ordinaires aux courses. J'ai vu charger en plein Paris, une demi-heure avant les courses à Colombes, par exemple, un sportsman bath qui vous promet un louis de pourboire si on arrive pour la première, vu qu'il a un tuyau à jouer. Alors, vous comprenez, on en met un bon coup pour décrocher le sigue et moi, avec mon carcan, neuf fois sur dix j'arrive à temps. Mais le plus drôle de l'histoire, c'est que des fois le tuyau du client crève et le pauvre vieux ressort de l'hippodrome, fauché à blanc. Heureux encore quand il lui reste vingt crocqs pour revenir dans une tapissière. Moi, j'en ai vu qui étaient obligés de rappliquer à Paris à pinces !

Pour en revenir au raid, comme dit M. de Lafreté, qui a eu, comme

La lutte sur la route de Versailles.

Les organisateurs, gens prévoyants, avaient demandé la voiture d'ambulance de l'Assistance aux animaux. A la satisfaction de tous, on n'en fit pas usage.

J'aurais dû commencer par vous dire que je conduis, depuis trois ans, un tréteau épatant, une jument normande de demi-sang qui sort de chez Salomon et Wolff. Elle a huit ans, on l'appelle *Red Star*, ce qui veut dire en français : Etoile Rouge. C'est un Anglais rupin que j'ai conduit une fois aux courses qui me l'a dit. Moi, je savais ce que ma bête pouvait faire, parce que ma grande spécialité, c'est de faire les courses de chevaux, et dans la saison, presque tous les jours, *Red Star* et moi, on s'appuie Colombes, Auteuil, Longchamp, Saint-Cloud, Vincennes ou même Maisons-Laffitte, comme si c'étaient des ballades de santé ! Et ça va rondement, je vous

vous savez, l'idée de notre course, j'avais chronométré des vitesses épatantes de ma jument en allant ou revenant des courses. Un de mes poteaux qui a acheté un chrono d'occasion à un ancien propriétaire de chevaux de courses qu'est tombé dans la purée, même qu'il vend des tuyaux à la pelouse, avait pris des temps qui me donnaient une confiance pleine et entière. Et puis, j'ai pas besoin de vous dire que j'ai dorloté, bichonné et soigné mon canasson comme vous pourriez le faire pour votre femme, sauf le respect que je lui dois. Vous comprenez, je sais ce que c'est qu'un cheval, vu que si j'ai 42 berges aujourd'hui, voilà plus de vingt ans que je suis dans

Avant l'arrivée. — Deux concurrents

luttent dans la dernière ligne droite.

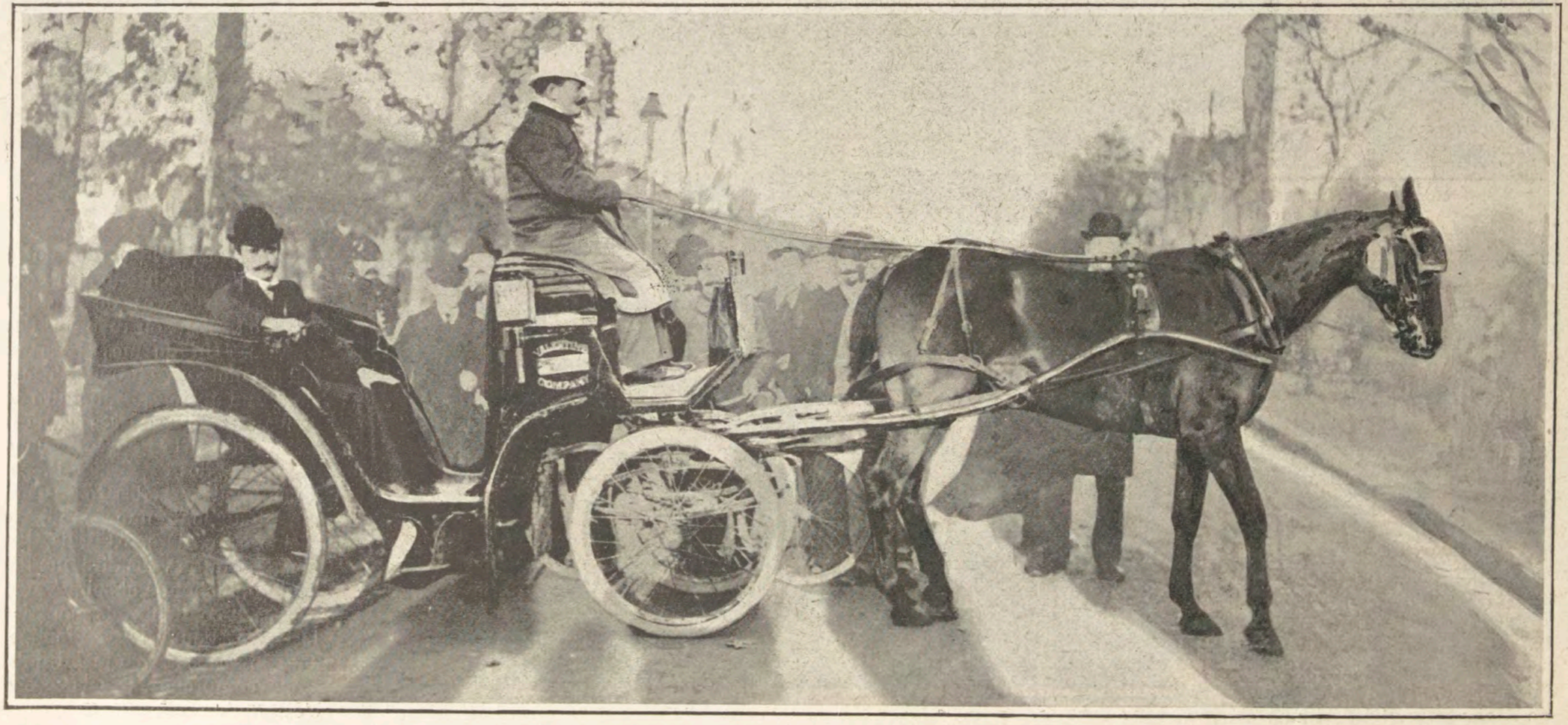
la partie. J'ai turbiné douze ans à la Compagnie Générale, et voilà huit belles piges que je suis chez Valentin, une boîte à hauteur.

Alors, dimanche, quand je me suis amené avenue de Neuilly, après avoir donné un dernier picotin à *Red Star*, si il y avait eu des bookmakers, j'aurais bien mis une ou deux thunes sur ma chance. Pourtant, je suis parti en peinard, tout à fait à la douce, en ménageant bien ma bête, et c'est seulement du côté de Versailles que j'ai dépassé deux ou trois autres copains qui avaient marché comme des enragés dès le départ. Après ça, mon histoire est bien simple, j'ai plus eu qu'à laisser filer mon canard tout le temps, sans qu'il donne même un signe de défaillance. De temps en temps, quand elle ralentissait, un petit claquement de langue et elle repartait comme si elle avait du riff au derrière. Ah ! la bonne bête, on aurait dit qu'elle savait de quoi il retournait et qu'il y avait des bons fafiots à palper à Courbevoie, tellement elle en mettait. Seulement, la route était rudement mauvaise par endroits, pleine de boue où les roues enfonçaient jusqu'à la jante, et puis, de l'empierrement, de l'encombrement, des cyclistes, des autos, des sapins, des piétons et tout le tremblement. Enfin, on a gagné ; et vous savez, je suis tout ce qu'il y a d'heureux. Bien sûr que si les canassons pouvaient jacqueter comme les hommes, vous verriez que ma jument pense comme moi. Aussi je vais lui refiler un picotin comme on n'en donne pas aux chevaux du père Loubet.

JONQUARD.

Le vainqueur à l'arrivée.

Jonquard (5518) *a couvert les* 41 *kil. du parcours en* 1 *h.* 48 *m.* 18 *s.*



Le cocher Jonquard et son cheval *Red Star*, vainqueur de la course de fiacres.

LES JEUX AU RÉGIMENT

Un philosophe allemand — dont le nom nous échappe d'ailleurs prétendit un jour que la meilleure manière pour un homme de supporter les soucis de l'existence, était de retomber de temps en temps en enfance.

Les distractions saines et naives du jeune âge; celles qui, lorsqu'on s'y attarde, reposent l'esprit des préoccupations qui l'assaillent, sont encore les meilleures parce qu'elles sont le dernier filon qui nous rattache à l'époque heureuse où la vie est toute de gaieté et d'insouciance. Les jeux du collège ont aujourd'hui franchi les grilles de la caserne, et si le règlement du service intérieur n'indique pas absolument la « balle au chasseur » comme devant faire partie intégrante de l'éducation du soldat, il prévoit la large place qui doit être faite aux « récréations », dernier vestige de la vie de collège que le « bleu » retrouvera au quartier, à ses moments perdus. Il nous a paru intéressant, à l'heure où la classe arrive sous les drapeaux, de publier quelques documents photographiques sur les distractions enfantines de la caserne.

L'engagement aux barres.
C'est le jeu classique pratiqué dans les lycées et écoles.

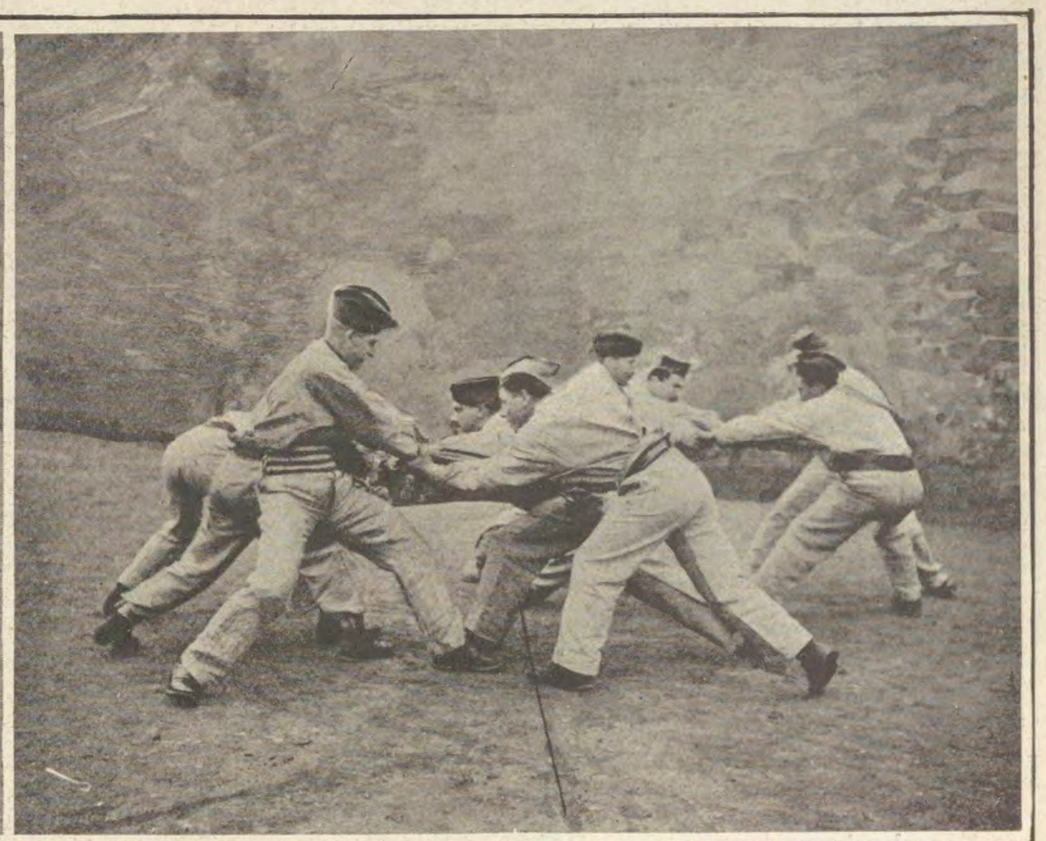
EDUQUER les hommes en les distrayant devient de plus en plus la synthèse du programme de l'éducation militaire du jeune Français. Rien n'est mauvais comme de laisser au soldat le temps de réfléchir. Une tendance bien naturelle entraîne sa pensée vers le souvenir des êtres et des choses qu'il a laissés derrière lui.

La sentimentalité des vingt ans est mauvaise conseillère; elle incite à la tristesse, chose navrante pour le troupier. Il est donc parfaitement logique que l'officier cherche par tous les moyens possibles à distraire les hommes qui lui sont confiés. Le jeu, le bon jeu en plein air, qui constitue un exercice hygiénique de tout premier ordre, sera un dérivatif excellent de l'ennui qui peut gagner le soldat aux heures où la manœuvre ne tient plus son attention en éveil.

Que ceux qui n'ont jamais souffert entre les quatre murs de la caserne critiquent ces manifestations, puériles au premier abord, mais dont l'utilité n'a pas échappé aux chefs de corps.

Quels sont les jeux que le troupier pratique en dehors de ses heures de service ? La plupart de ceux qui constituent une des meilleures gymnastiques auxquelles soient soumis les muscles de dix à vingt ans. Nous les connaissons tous pour les avoir pratiqués entre deux classes : l' « ours », excellent exercice pour le corps, déplorable fantaisie pour les vêtements délivrés avec une rare parcimonie par l'économat du collège; les « barres », tombeau des semelles de bottines; la « balle au chasseur », qui prépare admirablement à une équitation spéciale sur la colonne vertébrale de ses semblables. Les principes restent les mêmes dans la cour du quartier que dans celle du collège, le soldat n'y met pas moins d'ardeur que le potache. Seul le regard indifférent et neurasthénique du « pion » a disparu pour faire place à la surveillance, peut-être plus amusée

Chat et souris.
Les hommes forment un cercle. La souris se sauve et est poursuivie par le chat qui doit courir sur ses traces.



La raie.
Les hommes sont répartis en deux camps d'égale force, séparés par une raie. Le but est d'entraîner un adversaire dans son camp.

La balle au chasseur.

de l'adjudant ou de l'officier de service.

Sous le bourgeron et le pantalon de treillis, l'homme s'amuse encore à ces gamineries qu'il croyait avoir laissées à tout jamais. C'est presque de temps à autre une enfance nouvelle qu'il se refait à un âge et dans des circonstances où il n'a pas besoin de songer à vieillir.

Puisse-t-il en jouant ainsi, comme il le faisait autrefois, se donner l'illusion d'une indépendance que la férule de la discipline militaire a complètement aliénée !

Tout ce qui peut enrayer la monotonie de la vie de garnison, tout en constituant une hygiène physique dont il retrouvera plus tard les bienfaits, est, en soi, une excellente chose pour le soldat.

C'est autant de gagné sur la longueur des journées et cela lui permet d'arriver tant bien que mal au jour impatiemment attendu où il attaquera le « centimètre de la classe ».

La balle à cheval.

nouvelle se fait valoir. Au lieu d'abrutir l'homme par des brimades idiotes, on l'initie à des jeux qui lui rappellent la cour de l'école primaire ou celle du lycée. Du lycée moderne s'entend, car, il y a seulement vingt ans, le jeu, inconnu à la caserne, l'était également au lycée, cette caserne de l'enfance. On aurait rougi, au-dessus de 10 ans, de jouer aux barres.

Maintenant, tout cela est changé, et rhétoriciens comme taupins ne rougissent plus de se livrer à des jeux qu'ils qualifient de sports.

LIEUTENANT-COLONEL LEROY.

Le loup.

Il faut attraper le dernier homme que le premier (le berger) s'efforce de couvrir en étendant les bras.

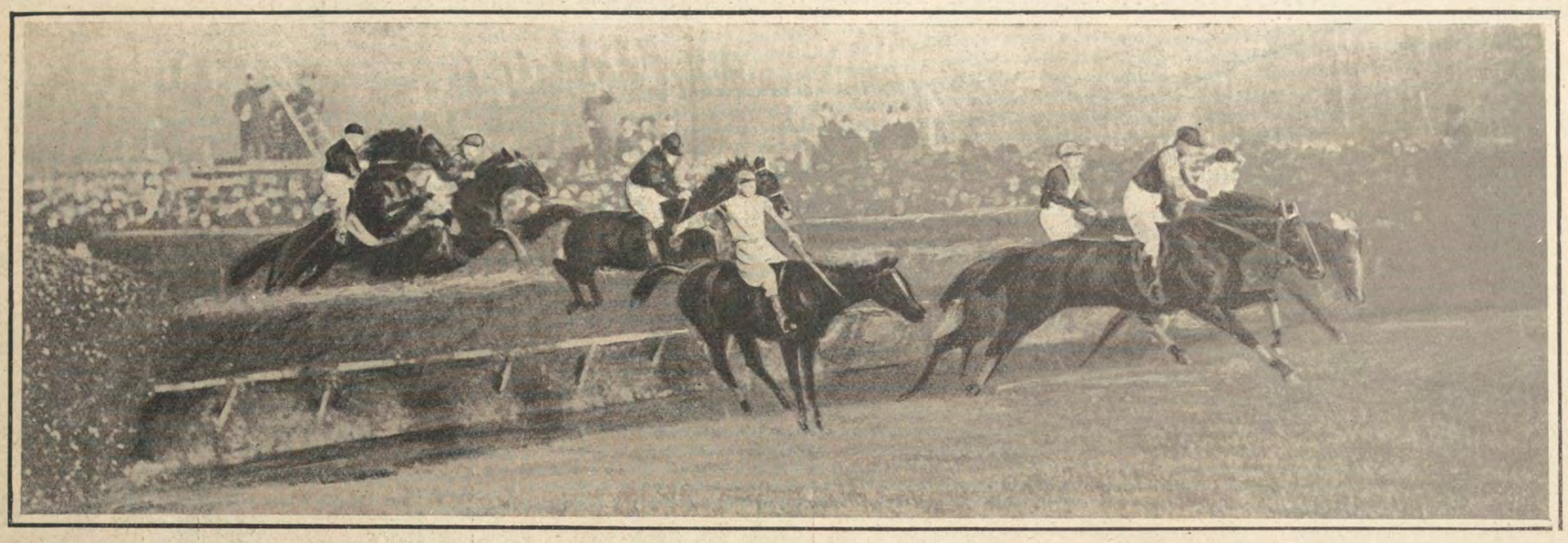
De telles récréations constituent pour le jeune soldat un utile dérivatif à l'ennui profond qui le saisit à l'arrivée au régiment. Transplanté du jour au lendemain du sein de sa famille dans un milieu nouveau et où tout lui semble hostile, passant d'une liberté parfois excessive à une surveillance continue et une obéissance de tous les instants, n'ayant pas un moment de solitude pour se livrer à ses pensées, le « bleu » risque, s'il est quelque peu neurasthénique, de se laisser aller au découragement.

C'est alors que la méthode

Clin !

Un homme, les mains réunies, court après ses camarades ; tous ceux qu'il prend forment une chaîne qui donne la chasse aux hommes restés libres.

LE PRIX MONTGOMERY A AUTEUIL



Gascon II, au vicomte de Fontarce (Pigott). — *Hipparque*, à M. F. de la Fuente (L. Bariller). — *El Pato Real*, à M. Ch. Liénart (A. Flint). — *Vaillant III*, à M. Cole (F. Bates). — *Bébé*, à M. de Cherisey (H. Mitchell). — *Violon II*, à M. Douvreleur (Campbell). — *Esperanza*, à M. J. Stern (A. Johnson).

Prix Montgomery (Steeple-chase handicap. — 40.000 fr. — 5.500 m.). — Le premier saut de la rivière des tribunes.

On se serait cru au printemps, dimanche à Auteuil, et c'est sous un soleil radieux que s'est couru le Prix Montgomery, une des classiques épreuves d'automne du programme de la Société des Steeple-Chases qui est revenue à M. Balsan.

M. Balsan a voulu donner tort à ceux des sportsmen qui réclament la suppression des épreuves réservées aux gentlemen. Propriétaire, entraîneur et jockey de Cantinière, il a enlevé avec maestria la grande épreuve de la journée de dimanche, à Auteuil. Les « jamais contents » se plaindront encore de ce que le « cheval de classe » n'ait point triomphé, déploreront les chutes de Bébé et de Gascon II à la dernière haie. Le fait est là. Cantinière s'est montrée la meilleure du lot, et ses performances antérieures n'auraient pas dû être oubliées. On confond un steeple de 5.500 mètres avec un steeple de 3.500. Pour triompher dans une épreuve pareille, il faut un cheval sûr, bon et régulier sauteur, et entraîné sur de longs parcours. Or, M. Balsan entraîne ses chevaux suivant la vieille méthode des entraîneurs qui faisaient courir à la Croix-de-Berny. On peut remarquer que les sauteurs francs sur les obstacles étaient à l'arrivée : Cantinière et Révolutionnaire ; d'autres comme Esperanza et Willy Greet ont très correctement terminé le parcours. De plus, l'intelligence du jockey, sa « science du train », ont une importance capitale, et malheureusement tous nos jockeys ne sont pas des aigles. Aussi, lorsqu'un gentleman connaît son métier de jockey comme M. Balsan, il est certainement supérieur à un professionnel.

Je n'aurais pas cru cela de M. Balsan, il y a deux ans, même un an, car il montait à ce moment comme certains « outsiders » que nous voyons quelquefois à Colombes et même à Auteuil. Il manque encore à M. Balsan la science de l'arrivée, et lorsqu'il aura couru encore quelques épreuves aux arrivées disputées, on n'aura plus rien à lui reprocher.

Sa méthode d'entraînement doit être excellente, car, depuis un an, il nous a amené sur nos pistes plusieurs chevaux en condition parfaite.

La rentrée du vainqueur du Prix Montgomery.
Cantinière, *par Krakatoa et Colomba. Propriétaire, entraîneur et jockey, M. Balsan.*

Cantinière, jusqu'au bout du parcours très dur du Prix Montgomery, a été pilotée par M. Balsan avec une habileté consommée.

Parmi les concurrents qu'il ne faudra pas oublier, il en est deux surtout qui ont fait preuve de réelles qualités : Révolutionnaire, à M. Fauquet-Lemaître, qui est venu un peu tard pour menacer Cantinière, et Willy Greet, le hongre du capitaine Bausil, — encore un propriétaire-entraîneur — qui est certainement un des meilleurs sauteurs que nous ayons vus à Auteuil. Bébé, qui semblait avoir retrouvé sa bonne forme et dont la dernière sortie dénotait de réels progrès, est tombé épuisé à la dernière haie ; il aurait peut-être mieux valu lui laisser disputer des épreuves secondaires pour le remettre complètement en confiance. La chute de Bébé a été d'autant plus fâcheuse qu'elle a causé celle de Gascon II, favori de l'épreuve ; mais, en tout état de cause, Gascon II, qui n'était pas dans un de ses bons jours, n'aurait pas triomphé de Cantinière.

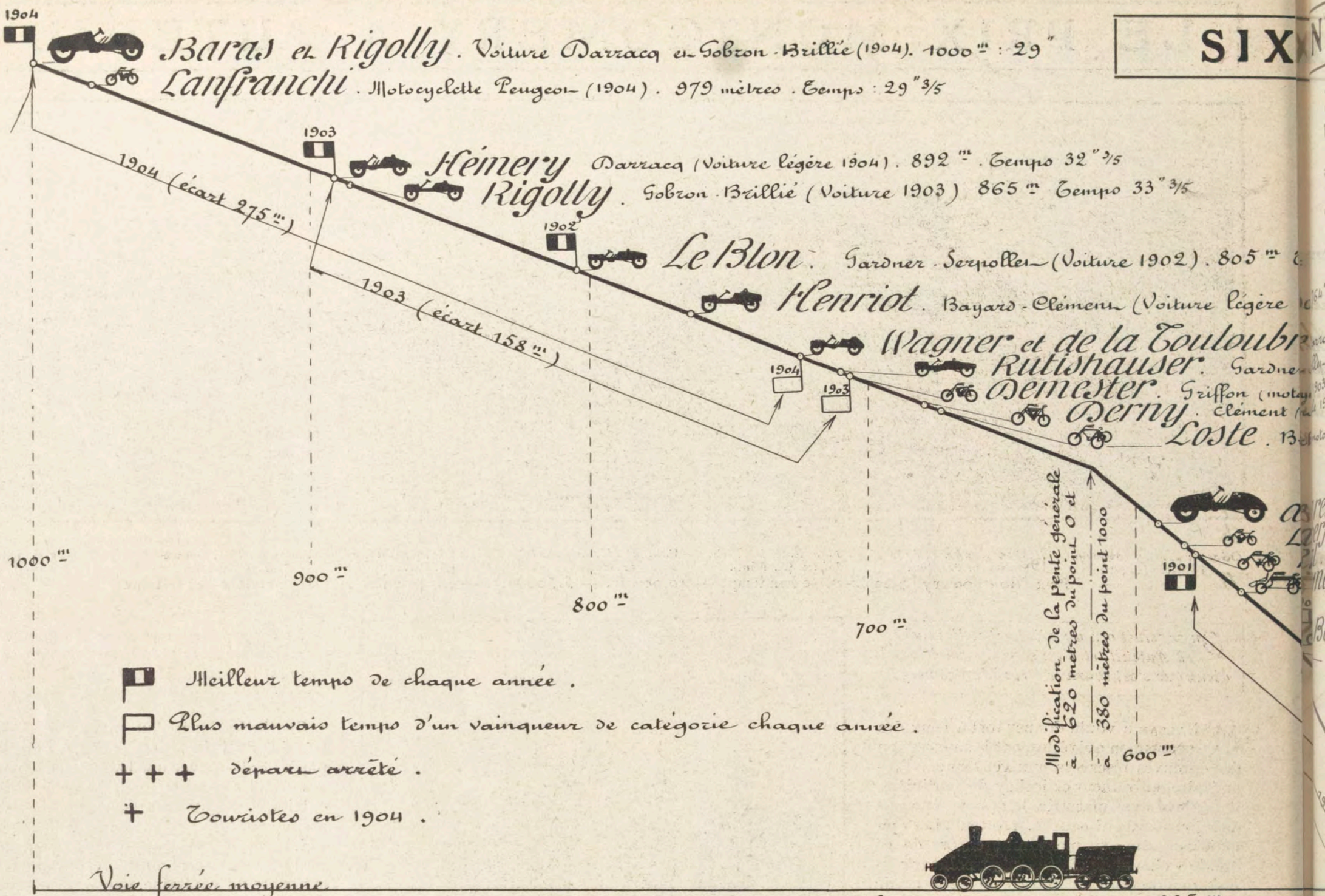
Il est indéniable qu'un cheval bâti en steeple-chaser, et qui, dans ses ascendants, possède des spécialistes de l'obstacle, a de grandes chances de réussir à Auteuil, Saint-Ouen, Enghien ou Colombes.

Si, à côté de cela, il a montré une bonne qualité en plat, il vaudra certainement mieux qu'un autre qui n'est que bon et régulier sauteur. Celui qui achète un lauréat des hippodromes de plat pour le mettre sur les obstacles n'est pas toujours certain de réussir. On voudrait voir toujours la classe triompher, le cheval de plat gagner en obstacles, mais le steeple-chaser est à la merci d'un accident : si Bébé n'était point tombé dans le Prix Montgomery, Gascon II serait-il tombé ? et quel serait le vainqueur. Telles sont les questions que l'on peut se poser.

Franc Picard

Sevillan, au vicomte de Fontarce (Pigott). — *Alkestys*, à M. J. Stern (A. Johnson). — *Daniel*, à M. Liénart (R. Ronan). — *Tea Gown*, à M. W. Davis (Hollobone).

Prix du Trocadéro (Steeple-chase. — 6.000 fr. — 3.100 m.). — Le saut de la haie du Pavillon


1904
Barras et Rigolly. Voiture Darracq et Gobron-Brillié (1904). 1000 m. : 29"
Lanfranchi. Motocyclette Peugeot (1904). 979 mètres. Temps : 29" 3/5
1903
Heimery Darracq (Voiture légère 1904). 892 m. Temps 32" 3/5
Rigolly. Gobron-Brillié (Voiture 1903) 865 m. Temps 33" 3/5
1902
Le Blon. Gardner-Serpollet (Voiture 1902). 805 m.
Henriot. Bayard-Clément (Voiture légère
Wagner et de la Touloubre
Rutishauser. Gardner
Demester. Griffon (moto
Derny. Clément
Loste. B
1904 (écart 275 m.)
1903 (écart 158 m.)
1000 m.
900 m.
800 m.
700 m.
Modification de la pente générale à 620 mètres du point 0 et à 380 mètres du point 1000
à 600 m.
1901
Meilleur temps de chaque année.
Plus mauvais temps d'un vainqueur de catégorie chaque année.
+ + + départ arrêté.
+ Touristes en 1904.
Voie ferrée moyenne
Côte d'azur Rapide : 665 m.
0
50
100
200
300
400 mètres

MOTOCYCLETTES

1900. Bonnard (Werner) : 268 mètres.
1901. Demester (Bourdiaux) : 345 mètres.
1902. Lamberjack (Griffon) : 580 mètres.
1903. Demester (Griffon) : 707 mètres.
1904. Lanfranchi (Peugeot) : 979 mètres.

Examinons maintenant dans chaque catégorie la position des divers véhicules, chaque année.

1899. — 1er Motocycles : 362 mètres (Villemain-Soncin).
*2e Voiturettes : 276 mètres (Blake (Am. Auto vapeur).
*3e Voitures : 156 mètres Vallée (Vallée).

Le motocycle, l'instrument léger, est en tête Il est vrai qu'il part, seul, lancé. La voiture, le poids lourd (il n'y a pas encore de limite de poids), est la dernière.

1900. — 1er Motocycles : 527 mètres (Béconnais-Darracq)
*2e Voitures : 337 mètres (Brasier-Mors).
3e Motocyclettes : 268 mètres (Bonnard-Werner).
*4e Voiturettes : 190 mètres (V. Berendonck Eole, Aster).

Le motocycle, toujours lancé, continue à mener. A cette époque de puissance moyenne des moteurs, il est l'instrument rêvé comme rapport de poids.

Cependant, la voiture se rapproche; les Mors de fin 1900, première esquisse des Paris-Berlin, montent en quatrième vitesse et, eu égard à leur départ arrêté, sont très près du motocycle.

La motocyclette est loin encore.

1901. — 1er Motocycles : 580 mètres (Rigal-Buchet).
2e Voiturettes : 475 mètres (Truffault-Buchet).
3e Voitures : 460 mètres (Edge-Napier).
4e Voitures légères : 449 mètres (Théry-Decauville).
5e Motocyclettes : 345 mètres (Demester-Bourdiaux).

Ce sont en réalité deux motocycles qui sont en tête, car l'impossible machine Truffault n'est qu'un motocycle ayant dépassé le poids.

Le poids parle encore, mais déjà la grosse voiture se rapproche terriblemen gagnant en un an cent et quelques mètres sur la progression du motocycle. I voiture légère, qui débute à peine suit, la grosse voiture de près et la motocyclet est toujours loin.

1902. — 1re Voiture à vapeur : 805 mètres (Le Blon-Gardner-Serpollet).
2e Voiture à explosion : 725 mètres (Heath-Panhard et Levassor).
3e Voiture légère à vapeur : 707 mètres (Rutishauser-Gardner-Serpollet).
4e Motocycle : 693 mètres (Loste-Buchet).
5e Voiture légère : 659 mètres (Théry-Decauville).
6e Motocyclette : 580 mètres (Lamberjack-Griffon).
7e Voiturettes : 483 mètres (Vonlatum Clément).

L'entrée en ligne subite de la vapeur, véritable accumulateur de force qui perm la montée avec une puissance momentanément supérieure à la puissance moyenn lui donne nettement la victoire.

Parallèlement à elle, la progression se forme, suivant la formule du rapport d poids transporté au poids du moteur lui-même ; grosses voitures et voitures légère se classent dans cet ordre. Le motocycle perd du terrain. Le trois-roues devien indirigeable à ces vitesses et c'est sur le deux-roues que le moteur à ailettes com mence à donner son maximum d'effort utile. La voiturette où le poid maximum est encore le plus limité par rapport à l'encombrement et au poids d la transmission est déjà en arrière.

1903. — 1re Voitures : 865 mètres (Rigolly-Gobron-Brillié).
2e Voitures légères : 790 mètres (Henriot-Bayard).
3e Voiturettes : 725 mètres (Wagner-Darracq).
4e Motocyclettes : 707 mètres (Demester-Griffon).

ANS D'EFFORTS ✣ LA VITESSE EN COTE

S'IL est une curieuse histoire, de conquête lente et progressive, c'est bien celle des six années de course sur la côte de Gaillon. De 1899 à 1904, on a batail'é là, contre le temps, et on y a remporté de solides et durables victoires.

Nous avons voulu rendre matériel ce progrès et nous avons figuré ici, de façon amusante, une course générale avec un seul départ de tous les véhicules qui ont triomphé à Gaillon. Supposez tous ces vainqueurs réunis, en ligne, partant ensemble, et arrêtons-les au bout de 29 secondes, lorsque le vainqueur, ou plutôt les deux vainqueurs, Rigolly et Baras, seront au sommet, à 1.000 mètres, en haut de la côte.

Careinty-Cholozan . Mercédès 60 ch. 1904 - 591 m. 49" +
Liberjack . Griffon (motocyclette 1902) 580 m. 49" 4/5
Rigal . Darracq (motocycle 1901) . 575 m. : 50" 2/5
Simont . de Dion-Bouton (quadricycle 1902) . 555 m. 52" 1/5
Béconnais . Darracq (motocycle 1900) . 527 m. : 55" 1/5
Colloomb . Magali (1/3 de litre 1904) 523 m. : 55" 3/5
Vonlatum . Clément (voiturette 1902) 483 m. : 1' 0" 2/5
Truffault . Truffault (voiturette 1901) . 475 m. 1'1"
Rulot . Gardner Serpollet . 467 m. 1'2" 3/5 +
Edge . Napier (Voiture 1901) . 460 m. 1 3" 3/5
Théry . Decauville (Voiture légère 1901) 450 m. 1'5" 3/5
1901 (écart 235 m.)
1900 (écart 337 m.)
1899 (écart 206 m.)
1899
1901
1900
1899
500 m.
400 m.
300 m.
200 m.
100 m.
0
Cuchelet . Peugeot (Voiture de 15 à 18.000 fr.) 376 m. : 1'17" 1/5 +
Villemain . Soncin (Motocycle 1899) 362 m. 1'20"
Demester . Bourdiaux (Motocyclette 1901)
Brasier . Moto (Voiture 1900) . 337 m. : 1'26" 1/5 +++
Pelser . Gardner-Serpollet (Voiture de 12 à 15000 fr. 1904) 333 m. : 1'27" 3/5
Blake . American Automobile (Voiturette 1899) 276 m. : 1'45" +++
Bonnard . Werner (motocyclette 1900) 268 m. : 1'48" 1/5
Van Berendonck . Eole, Voiturette 1900. 190 m., Temps 2'32"
Vallée . Vallée, voiture 1899. 156 m., Temps 3'3".
Cycliste à 12 k. à l'heure 96 m., Temps 5'
Piéton à 4 k. à l'heure. 32 m.

C'est au point de vue du poids l'année type. Les véhicules sont classés exactement d'après le poids. La voiturette a regagné un rang, mais on voit que la motocyclette est encore loin de son type définitif.

1904. — 1re Voitures : 1000 mètres (Baras-Darracq-Rigolly-Gobron-Brillié).
2e Motocyclettes : 979 mètres (Lanfranchi-Peugeot).
3e Voitures légères : 892 mètres (Hémery-Darracq).
4e Voiturettes : 725 mètres (de la Touloubre-Darracq).
5e Motocycles : 674 mètres (Derny-Clément).

C'est devenu la plus simple et la plus logique des luttes.

Le moteur à eau et le moteur à ailettes se sont spécialisés chacun sur le poids qui lui était favorable. La question de la résistance de l'air est déjà presque primordiale et c'est ainsi que s'explique un peu ce triple quasi *dead-heat*.

GEORGES PRADE.

Voici d'abord les véhicules classés par catégories d'année en année, montrant le progrès et l'amélioration d'une même formule :

VOITURES

*1899. Vallée (voiture Vallée) : 156 mètres.
* signifie départ arrêté.
*1900. Brasier (voiture Mors) : 337 mètres.
1901. S. F. Edge (voiture Napier) : 460 mètres.
1902. Le Blon (voiture Gardner-Serpollet) : 805 mètres.
Heath (voiture Panhard et Levassor) : 725 mètres.
1903. Rigolly (voiture Gobron-Brillié) : 865 mètres.
1904. Baras (voiture Darracq) / Rigolly (voiture Gobron-Brillié) : 1.000 mètres.

VOITURES LÉGÈRES

1901. Théry (Decauville) : 449 mètres.
1902. Rutishauser (Gardner-Serpollet) : 707 mètres.
Théry (Decauville) : 659 mètres.
1903. Henriot (Bayard-Clément) : 790 mètres.
1904. Hémery (Darracq) : 892 mètres.

VOITURETTES

*1899. Blake (American Auto) : 276 mètres.
*1900. Van Berendonck (Eole) : 190 mètres.
1901. Truffault (Truffault) : 475 mètres.
1902. Vonlatum (Clément) : 483 mètres.
1903. Wagner (Darracq) : 725 mètres.
1904. De la Touloubre (Darracq) : 725 mètres.

MOTOCYCLES

1899. Villemain (Soncin) : 362 mètres.
1900. Béconnais (Darracq-Soncin) : 527 mètres.
1901. Rigal (Darracq-Buchet) : 580 mètres.
1902. Loste (Buchet) : 693 mètres.
1903. Non disputée.
1904. Derny (Clément) : 674 mètres.
(En 1902, Derny (Clément) a fait en record 783 mètres.)

LES GRANDS MATCHES HIPPIQUES

Reviendrions-nous aux temps anciens des défis que se portaient les propriétaires, après certaines grandes épreuves, dans lesquelles le favori avait eu une défaillance ? Déjà nous eûmes à Chantilly le match Poliorcète et Mandarin, et samedi dernier, un autre match qui s'annonçait comme devant être sensationnel : Presto II, le brillant vainqueur du Prix du Conseil-Municipal, et Fifre II, le crack de l'écurie Ephrussi.

Le jockey de Fifre II : O'Connor.

AUTREFOIS, alors que les programmes des sociétés de courses étaient moins chargés, alors surtout que le nombre des propriétaires était plus restreint, les sportsmen avaient plus souvent qu'aujourd'hui l'occasion d'assister à quelques matches très intéressants. Rappellerons-nous les fameux matches de Flying Dutchmann et Voltigeur, Galopin et Lowlander, et plus récemment — bien que cela date de 1877 — le match entre un pur sang au baron Finot, Jacinthe, et un demi-sang, Zethus ?

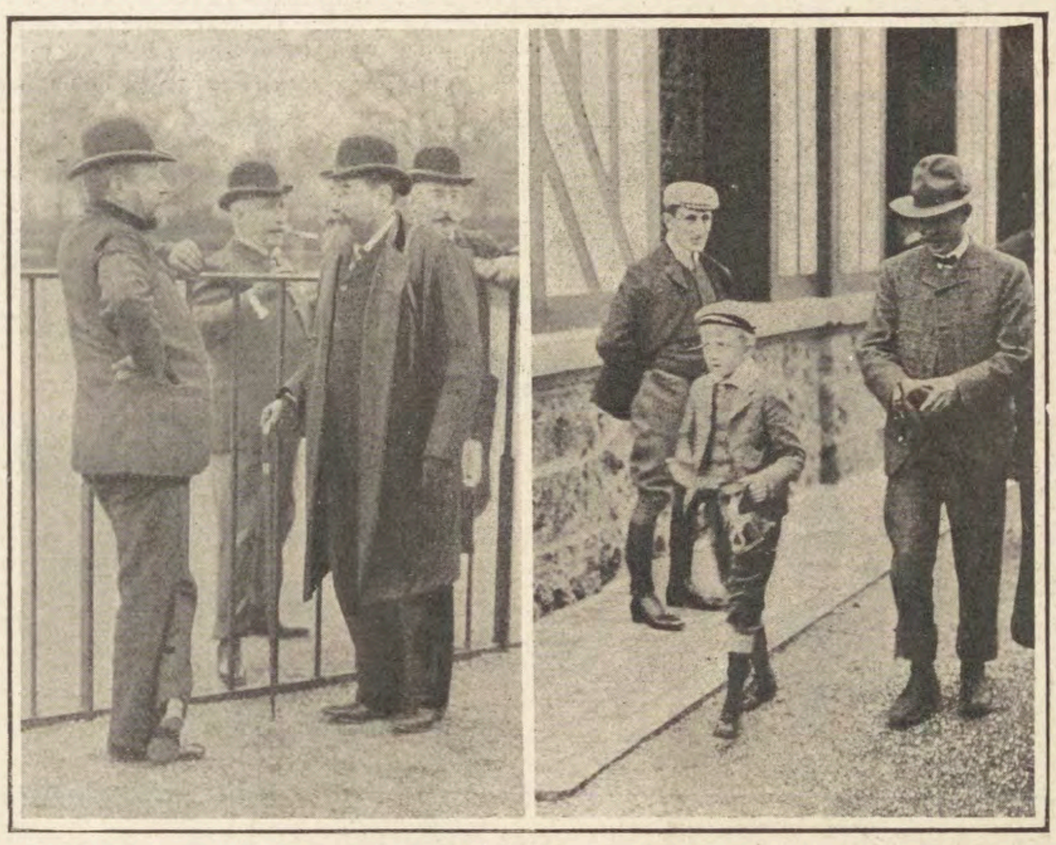
Combien de fois, dans les comptes rendus sportifs, déplore-t-on tel ou tel accident ou incident de course ayant causé la défaite d'un favori. « Si X.... n'avait pas été bousculé, Y... n'aurait certainement point gagné », écrit-on souvent, et on en reste là. Lorsque les courses avaient lieu presque exclusivement à Chantilly, le propriétaire d'un cheval battu, alors qu'il avait avant le départ « course gagnée », s'empressait de porter un défi au vainqueur, et les sportsmen avaient alors un double et intéressant spectacle. M. Michel Ephrussi et son excellent entraîneur avaient pleine et entière confiance dans leur ex-crack Fifre II, et comme on avait trouvé extraordinaire, surprenante, la victoire du très vaillant Presto II dans le Prix du Conseil-Municipal, M. Michel Ephrussi porta à M. Gaston-Dreyfus un défi de 25.000 francs pour une épreuve à courir sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte. Malheureusement, ce match n'a pas donné ce qu'il promettait. Il nous a prouvé que Presto II est encore en pleine forme, en pleine possession de ses excellents moyens et que l'étoile de Fifre II a pâli, que le Fifre II de l'automne n'est plus le Fifre II que nous avons connu triomphant brillamment aussi bien à Maisons-Laffitte qu'à Longchamp.

Le match a été tout à fait dénué d'intérêt : les deux chevaux sont restés ensemble pendant 300 mètres. O'Connor sollicita Fifre II mais sans résultat, et avant les tribunes il avait abandonné la partie. Ransch en profita pour ralentir complètement Presto II qui passa le poteau au petit galop, laissant loin derrière lui le cheval de M. Ephrussi. On parlait d'un match probable entre l'imbattable Pretty Polly, qui fut battue pour la première fois dans le Prix du Conseil-Municipal, et Presto II, son vainqueur. Ce match serait certainement beaucoup plus intéressant, étant donné que Pretty Polly est restée elle-même. On a tant attaqué la victoire de Presto II, que M. Gaston-Dreyfus tient essentiellement — et ce désir est bien compréhensible — à prouver aux sportsmen que le fils de Saint-Damien possède les qualités d'un crack. Mais le propriétaire de Pretty Polly avait déclaré, à la suite de la défaite de sa jument, qu'il ne ferait plus jamais courir en France.

Peut-être acceptera-t-il néanmoins un défi qui lui serait porté par le propriétaire de Presto II, qui a eu l'honneur de triompher de l'Invincible.

Faut-il voir dans ces matches conclus entre propriétaires-éleveurs une tendance — qui serait très heureuse — à revenir à la belle et saine époque du sport hippique ?

Malheureusement, le nombre des propriétaires qui considèrent une écurie de courses comme une affaire de bourse, qui possèdent des chevaux de courses, comme on a un compte ouvert chez un agent de change, est devenu très grand ; l'avenir des pur sang n'est qu'une question secondaire pour eux ; ils font du sport en hommes d'affaires et non en sportsmen. Il nous reste néanmoins encore un grand nombre de propriétaires-éleveurs ou non désintéressés et qui ne voient dans les courses qu'un passe-temps agréable et utile à la cause chevaline, chez eux cherchons les vrais amateurs de sport. P. M.



Avant le match.
M. Dreyfus, propriétaire de Presto II, et M. Ephrussi, propriétaire de Fifre II.

L'entraîneur du vainqueur.
Lawrence, entraîneur de Presto II, accompagné de son fils, va seller le cheval de M. Gaston-Dreyfus.

Un match historique.
Ce match fut couru à Bordeaux le 22 mars 1877 par la jument de pur sang Jacinthe au baron Finot, montée par le vicomte d'Antichamps et courant au galop contre le trotteur Zethus appartenant à M. Pourquey, monté par son propriétaire, pour un pari de 5,000 fr. — La distance de 30 kilomètres fut parcourue en 57 minutes — Jacinthe gagnant facilement.

Le jockey de Presto II : Ransch.

Le Rendez-vous

Avant le départ pour la chasse sous terre, le maître d'équipage M. Deshays, son foxman

Une Chasse

Depuis quelques années, grâce à l'impulsion donnée par le club des amateurs de fox-terriers, ce brave et excellent petit chien, le fox-terrier, semble devoir reprendre la place qui lui est due. Longtemps — on ne sait trop pourquoi — il resta chien de salon et surtout d'écurie; il redevient le chien de chasse qu'il n'aurait jamais dû cesser d'être, au grand étonnement, peut-être, de nombre de ses propriétaires.

Par sa gentillesse, par son élégance, par son intelligence, le fox-terrier a conquis les salons, cependant, et son nom l'indique, c'est un chien de chasse, aussi utile que peut l'être un chien d'arrêt ou un chien courant.

Il faut dire aussi que si les Sociétés organisatrices d'expositions canines n'avaient pas banni des « classes » de chiens de chasse les fox-terriers, ceux-ci n'auraient pas vécu aussi longtemps dans l'oubli. Pour eux, peut-être, il fut plus agréable d'être caressés et choyés comme des bichons, des havanais ou des papillons, mais comme le dit le proverbe : « Chassez le naturel, il revient au galop », et si vous vous avisez de lâcher un fox-terrier sur une piste de lapin, de renard ou de blaireau, sa physionomie se transformera, sa queue pétillera et les meilleures caresses ne sauraient le retenir.

Parmi toutes les races de chiens, il n'en est guère de plus utile que celle des terriers en général et du fox-terrier, en particulier, Les terriers sont grands destructeurs de vermine, rats, mulots, campagnols et souris; c'est dans leur sang de courir sus à la gente rongeuse; certes, lorsque les campagnols envahissent les cultures comme dans les Charentes et le Niortais, le fox-

aux bois d'Ouchy.

et la meute de fox-terriers qui vont se rencontrer avec le terrible plantigrade.

au Blaireau

Après une première « passe ».

Le fox-terrier vient prendre l'air; il faut lui faire violence pour l'obliger à un peu de repos.

Le découpler.

Le maître d'équipage amène les fox à l'entrée des terriers.

Aux écoutes.

Le fox lutte sous terre avec le blaireau. Le maître d'équipage, l'oreille collée à terre, suit les péripéties de la lutte.

Le travail « en tunnel ».

Ayant suivi la « retraite » du blaireau, les chasseurs creusent un tunnel pour atteindre l'animal.

terrier serait peut-être impuissant, il aurait trop à faire. Cependant, puisque les virus Danysz et autres n'ont point réussi, pourquoi n'essaierait-on pas ? On a vu dans le fox le compagnon du cheval, le chien d'écurie, parce qu'il se plaît dans une écurie, non point par amitié pour la « plus noble conquête », mais parce qu'il trouve là un champ de... bataille qui plaît à son tempérament. Rats et souris, mulots et campagnols sont les... alouettes du fox-terrier ; c'est son petit gibier, du menu fretin qui le tient en haleine ; son vrai gibier, c'est le renard et le blaireau avec lesquels il ruse d'adresse et de force, c'est le garenne avec lequel il lutte de vitesse.

Si les meutes de fox ne sont pas actuellement nombreuses, elles le deviendront et les quotidiens qui nous tiennent au courant des hallalis de chevreuils, de cerfs et de sangliers, nous relateront les prises des courageux petits fox.

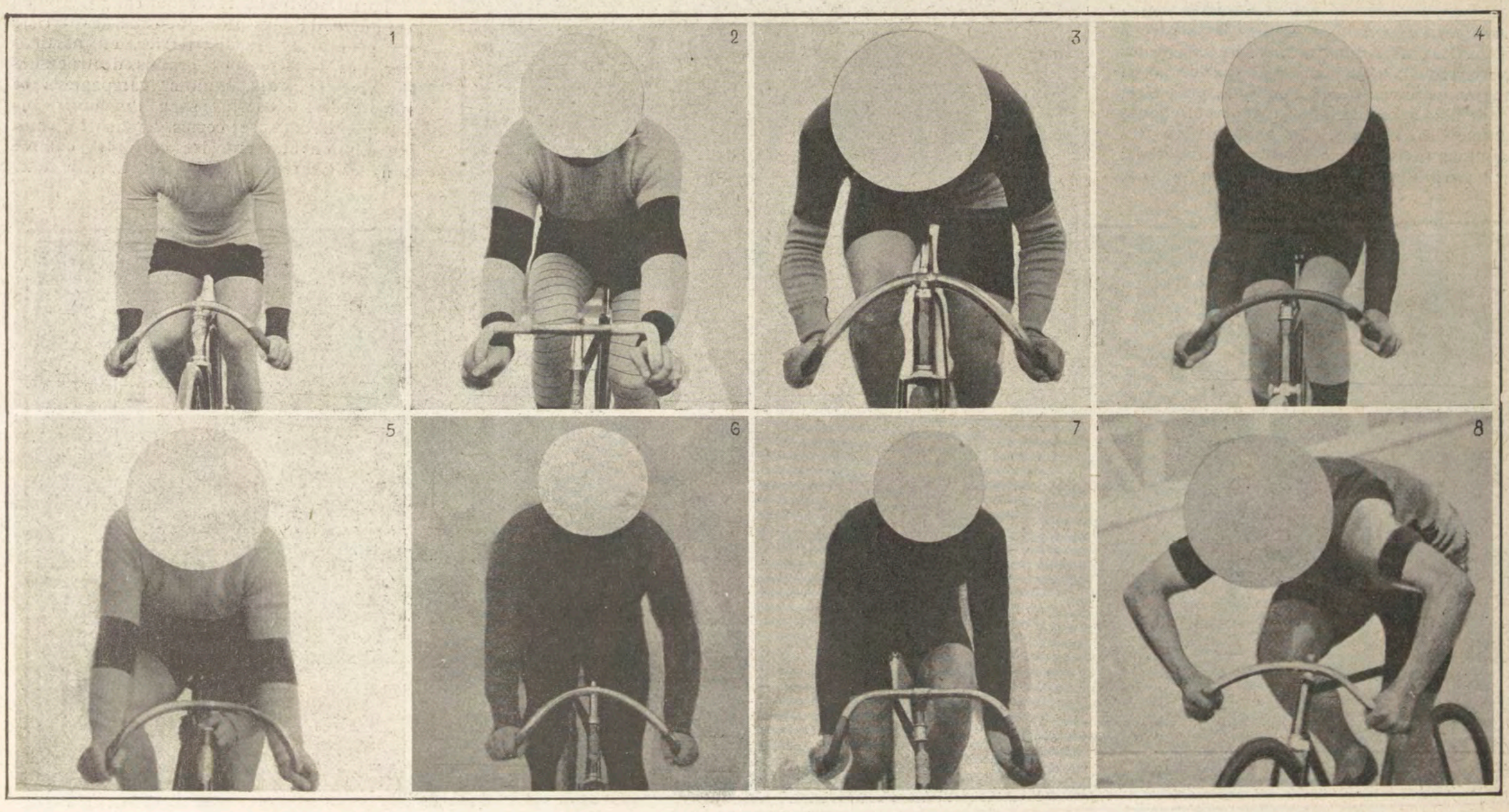
On dira : il vaut mieux détruire les renards et les blaireaux par le poison ou les pièges ; certes, le procédé est plus expéditif, mais combien moins passionnant qu'une chasse sous terre avec une meute, si modeste soit-elle, de fox bien mordants. Loin de moi la pensée de dire aux gardes-chasse et aux faisandiers : ne détruisez plus les renards, prenez-les au terrier avec des fox. Ne chasse-t-on pas le sanglier à courre, en même temps qu'on le détruit par tous les moyens possibles ?

PAUL MÉGNIN.

Avant la prise.

Le blaireau est acculé ; le maître d'équipage et le foxman l'ont compris aux aboiements du chien ; on envoie un second adversaire au blaireau ; la prise ne peut tarder.

QUELS SONT DONC CES SPRINTERS ?



Nous publions ci-dessus les photographies de huit sprinters connus. Nous leur avons supprimé la tête et nous demandons à nos lecteurs de vouloir bien deviner le nom de chacun d'eux. Cette question fait l'objet d'un concours dont on trouvera les conditions à la page 947.

CEUX QU'ON RENCONTRE A BICYCLETTE

La bicyclette est autre chose qu'un sport ; c'est un véritable bienfait social. Ainsi s'exprimait notre confrère Pierre Giffard, voici quelque dix ans, à l'époque où le sport nouveau luttait encore contre l'hostilité, la routine ou l'indifférence générales.

Jamais axiome ne nous apparut plus prophétique, maintenant que la « petite reine » ayant triomphé de tous ses ennemis est réellement entrée dans nos mœurs.

LORSQUE les conversations s'engagent sur des sujets sportifs (ce qui devient presque une règle, au lieu d'être comme autrefois l'exception), il est une déclaration que vous entendrez fréquemment de la part de ceux qui se piquent de suivre la mode : « La bicyclette ? Peuh ! On n'en fait plus, c'était bon, il y a cinq ou six ans. Maintenant, c'est tout à fait démodé ! »

J'avoue que cela me fait toujours sourire. Ces gens qui trouvent qu'on ne pratique plus la bicyclette en France, alors qu'on ne peut pas parcourir dix mètres dans la rue ou sur la route sans être frôlé par une des rapides petites machines, sont bien amusants. Certes, il est vrai que ceux qui n'ont pratiqué la bicyclette que par snobisme, au moment où il était d'aussi bon ton de se montrer aux Acacias en costume de cycliste qu'en *horseman*, ont depuis longtemps tourné leur attention vers les exercices que la mode leur commandait d'a-

Le garçon boucher qui porte aux clients la selle de pré-salé ou le modeste pot-au-feu.

dopter. Mais en même temps que le cyclisme perdait ainsi quelques adeptes, il en gagnait des milliers d'autres dans les classes populaires, aussi bien d'ailleurs que dans les classes

Le gentleman qui ne comprend la bicyclette qu'en costume de ville, sans oublier la canne.

moyennes. Pour s'en rendre compte, il suffit de rappeler que les derniers chiffres officiels du rendement de l'impôt cycliste accusent l'existence de 1.310.000 machines, c'est-

Le peintre qui n'a pas oublié son échelle.

L'abbé qui prévoit que ce moyen de transport pourra lui rendre service dans les nécessités de son ministère.

La jeune fille encore novice qui s'exerce sous l'œil anxieux de sa famille.

Le cocher qui n'écrasera pas les cyclistes.

Le petit télégraphiste dont la bicyclette fait des envieux.

L'apprenti serrurier qui emporte son déjeuner.

à-dire qu'en ajoutant celles qui échappent au percepteur, licitement ou non, on peut hardiment affirmer qu'il y a actuellement en France plus de 1.400.000 bicyclettes. C'est coquet.

Ces chiffres démontrent combien véritablement prophétique était la théorie du bienfait social. Mais plus encore que le nombre de ses fervents, la façon dont la bicyclette a aujourd'hui pénétré dans les mœurs et dont elle est utilisée partout

Le garçon marchand de vins et ses litres.

Le garçonnet qui entraîne son frère à la course.

justifie l'axiome que nous rappelions.

Aussi quand on réfléchit au nombre de Français valides et susceptibles de posséder l'argent nécessaire aujourd'hui à l'achat d'une machine d'occasion, estime-t-on que non seulement la bicyclette ne peut pas être en déclin, mais encore qu'il s'écoulera bien des années avant qu'en soient dotés tous ceux à qui elle peut rendre d'inappréciables services.

VICTOR BREYER.

Une adaptation moderne de « l'Aveugle et le Paralytique ».

Le vieux petit employé qui préfère le tricycle, instrument de tout repos.

Et jusqu'à M. Lépine, notre Préfet de police, toujours vigilant et actif.

A propos de la Ceinture d'Or - Les lutteurs turcs

Les épreuves éliminatoires de la Ceinture d'Or ont commencé cette semaine. En voilà pour un mois et demi environ. Si, après cette série, les amateurs de lutte ne sont pas satisfaits, c'est à se demander ce qu'il faudra leur offrir pour les contenter. La Ceinture d'Or est en quelque sorte devenue la grande compétition classique depuis que le Championnat du Monde a disparu du programme des grandes épreuves — on n'a jamais su pourquoi, d'ailleurs. Rappe'ons en deux lignes les origines de ce tournoi. Marius Dubonnet, le sportsman bien connu, offrit, il y a deux ans, une Ceinture d'Or à disputer sur la scène des Folies-Bergère entre un certain nombre de lutteurs choisis parmi les meilleurs. Le trophée devait être acquis au bout de deux ans. Pons, notre champion national tomba deux années de suite les adversaires qui lui furent opposés et devint ainsi détenteur de la précieuse Ceinture. Cette année, Pons, qui peut difficilement se résoudre à rester inactif, la remet en jeu. Tout permet de supposer qu'elle ne lui échappera pas.

Les lutteurs turcs qui viennent d'arriver à Paris pour prendre part à la Ceinture d'Or.
Redjeb Pengal, Mustapha Mehmedof. Mehmed Hassanof.

A QUELQUES exceptions près, la plupart des hommes engagés cette année sont d'illustres inconnus, ce qui ne veut pas dire qu'ils manquent de valeur. Pour la première fois, depuis que le Challenge Dubonnet a été créé, l'élément turc sera représenté sur la scène du music-hall où la Ceinture d'Or est disputée. Depuis les exploits de Youssouff, et plus récemment de Kara-Ahmed — mort d'une congestion cérébrale, qui l'eût cru ? — le Turc joue un rôle prépondérant dans les tournois de lutte. Il n'y a rien pour exciter le spectateur comme la présence dans le ring d'un sujet de cet excellent Abdul-Hamid. A Paris, on se dérange en masse pour aller voir le Turc « toucher des épaules ». Le boulevardier éprouve à ce spectacle une joie sans mélange. Pourquoi ? On ne l'a jamais bien su, le pauvre diable n'étant pas responsable de la créance Lorando.

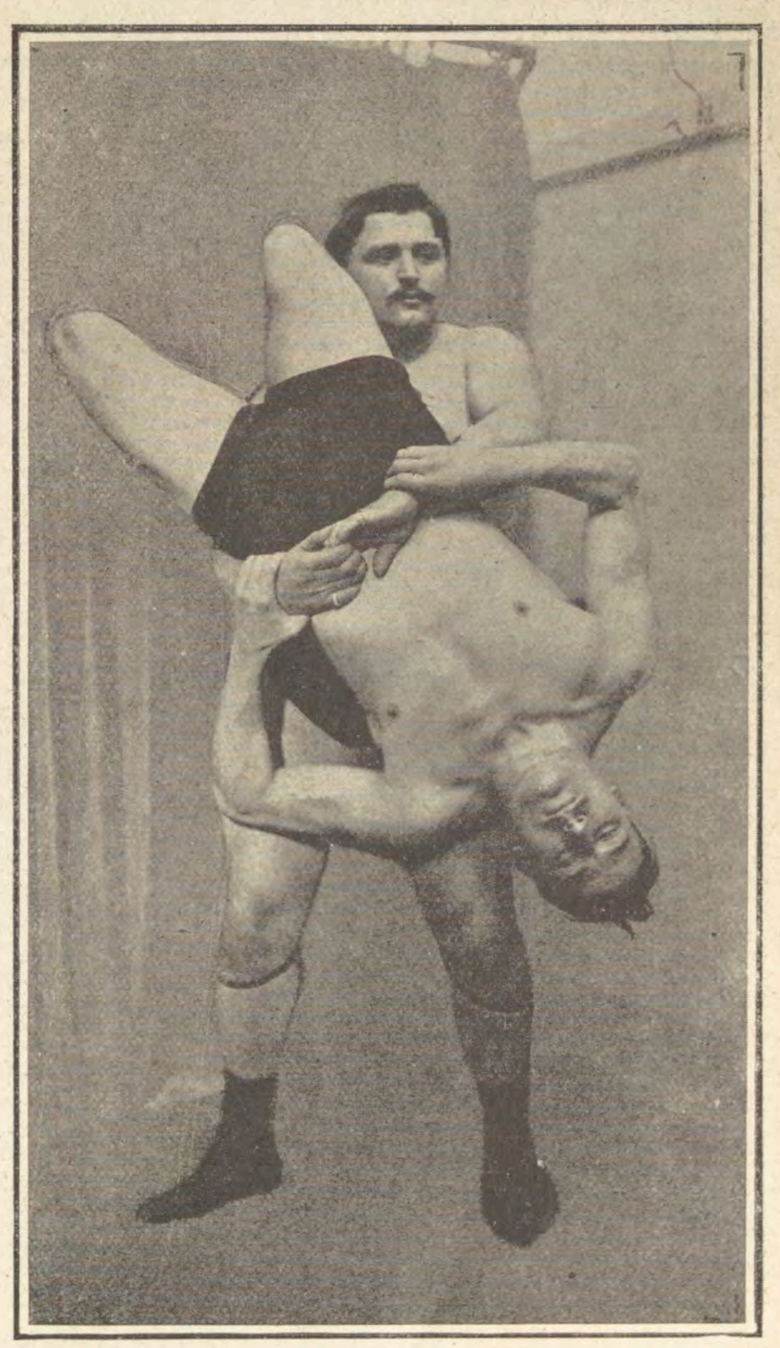
Redjeb Pengal, Mustapha Mehmedof, Mehmed Hassanof, tels sont les noms des trois sujets qui arrivent du fin fond de la Bulgarie pour disputer à Pons et aux quarante spécialistes de toutes nationalités la Ceinture d'Or.

Sans avoir la notoriété de leurs prédécesseurs, ni des Adali et des Court-Déréli, ces trois hommes ont dans leur pays la réputation d'excellents lutteurs. Pengal serait le meilleur. On ne peut guère, au reste, les juger avant de les avoir vus à l'œuvre. Ils sont, comme tous leurs compatriotes, d'apparence calme, avec la démarche résignée ; on dirait toujours qu'ils vont au supplice. Le fatalisme est la formule ordinaire de leur état d'âme. Tout dans leurs mouvements et dans leur physionomie trahit cette mentalité

Pengal et Mehmedof ont le muscle long, caché, ne saillant pas le moindrement. Leur régime musculaire n'a, comme chez la grande majorité des lutteurs turcs, aucun relief.

FIORAVANTI.

Deux nouveaux venus.
Ceinture arrière par l'Américain Feugler à l'Allemand Hans Lang.



Les deux Raoul.
Raoul le Boucher porte une ceinture au rebours à Raoul de Rouen.

L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

La *Lorraine* vient de ramener tout récemment en France M. Alfred Picard, délégué du Gouvernement de la République française à l'Exposition de St-Louis.

M. Alfred Picard a ceci de particulier que la grande notoriété qui l'accompagne lui est acquise par la valeur exclusive des remarquables travaux auxquels il a attaché son nom. Jamais homme n'a moins « soigné » sa popularité, et, à ce point de vue, cette grande intelligence n'est pas de son époque.

Sans remonter jusqu'à l'origine d'une carrière si bien remplie qu'elle semblerait suffire à occuper l'existence de plusieurs hommes, sans nous attarder à l'examen d'un labeur intellectuel dont chaque année semble avoir augmenté la puissance, arrêtons-nous à l'œuvre grandiose de conception et d'exécution qui signala M. Alfred Picard à l'admiration du monde entier. Nous voulons parler de l'Exposition de 1900, dont le gouvernement de la République confia l'organisation à l'éminent travailleur qui vient de surveiller à Saint-Louis les intérêts de notre industrie nationale.

L'Exposition de 1900 est une page brillante trop récemment ajoutée à l'histoire économique et industrielle de la France pour qu'elle ne soit point encore présente à la mémoire de tous les Français. On sait avec quelle sûreté, quelle calme maîtrise M. Alfred Picard conduisit à un succès sans précédent cette manifestation colossale et terriblement compliquée où se devaient se heurter tant d'intérêts divers.

Le visiteur qui promena sa curiosité de l'Esplanade des Invalides au Champ de Mars a-t-il réfléchi à la puissance de travail, à l'admirable organisation intellectuelle dont il faut qu'un homme soit doué pour arriver au splendide résultat dont s'enorgueillit la France?

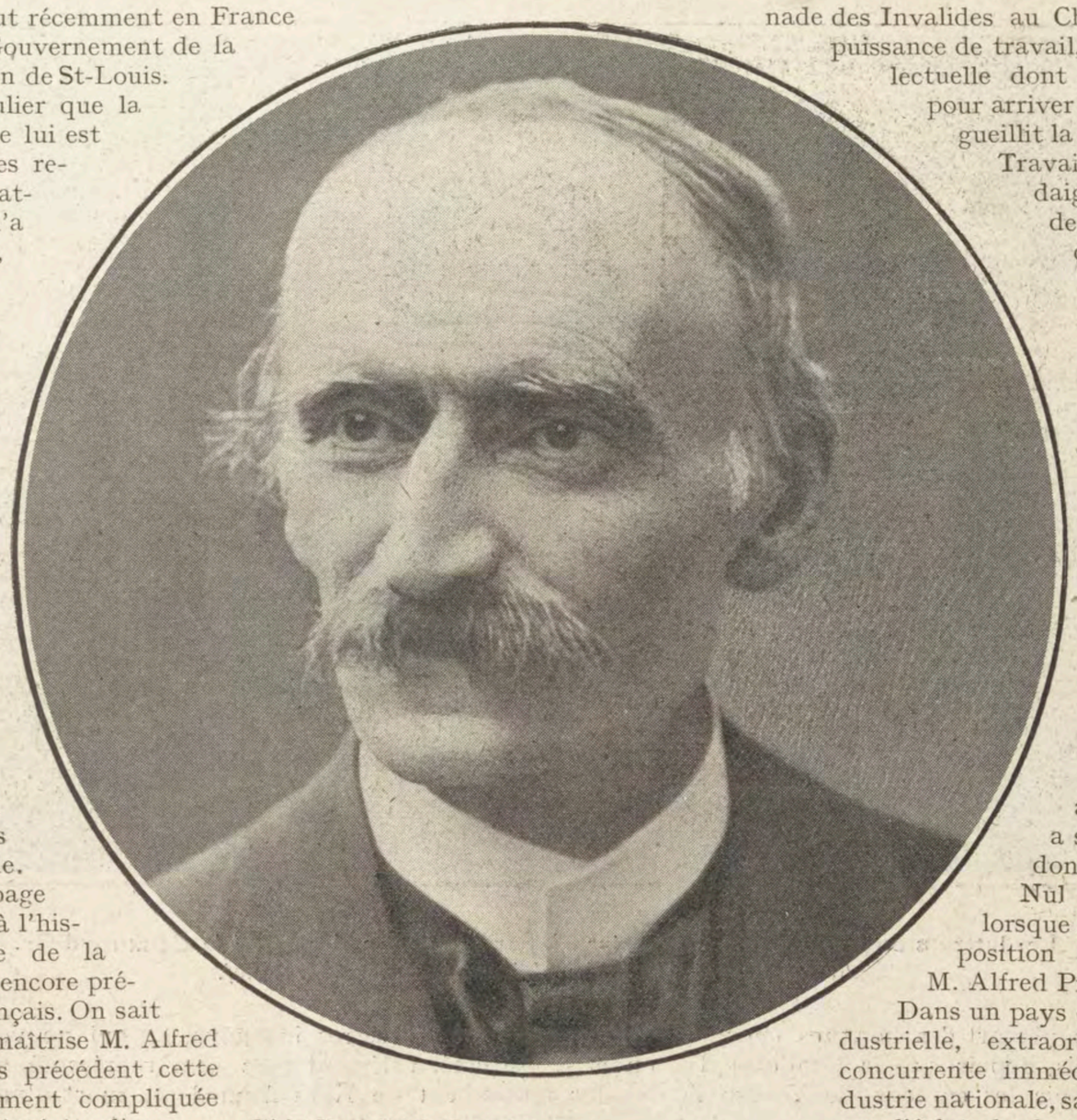
Travailleur silencieux, infatigable, dédaigneux des vaines agitations qui, derrière elles, ne laissent trace d'aucune valeur, M. Alfred Picard consacre à l'Institut, dont il est membre, au Conseil d'Etat et aux intérêts français qui lui sont confiés, le plus clair de son temps et le meilleur de sa grande intelligence.

Ses rapports sur l'Exposition de 1900 sont le modèle d'un genre extrêmement ingrat, que le grand public ignore généralement, mais qui attire toujours l'élite des esprits réfléchis. Avec cette ordonnance parfaite d'idées, cette limpidité dans l'exposé des faits caractérisant l'œuvre écrite de M. Alfred Picard, le commissaire de l'Exposition a résumé les observations que lui a suggérées la grande manifestation dont il a été l'artisan bien inspiré.

Nul choix n'était donc plus justifié lorsque le gouvernement délégua à l'Exposition Internationale de Saint-Louis M. Alfred Picard.

Dans un pays où l'activité commerciale et industrielle, extraordinairement intensive, est une concurrente immédiate et redoutable de notre industrie nationale, sa présence ne pouvait que rehausser l'éclat de la section française aux yeux des Américains.

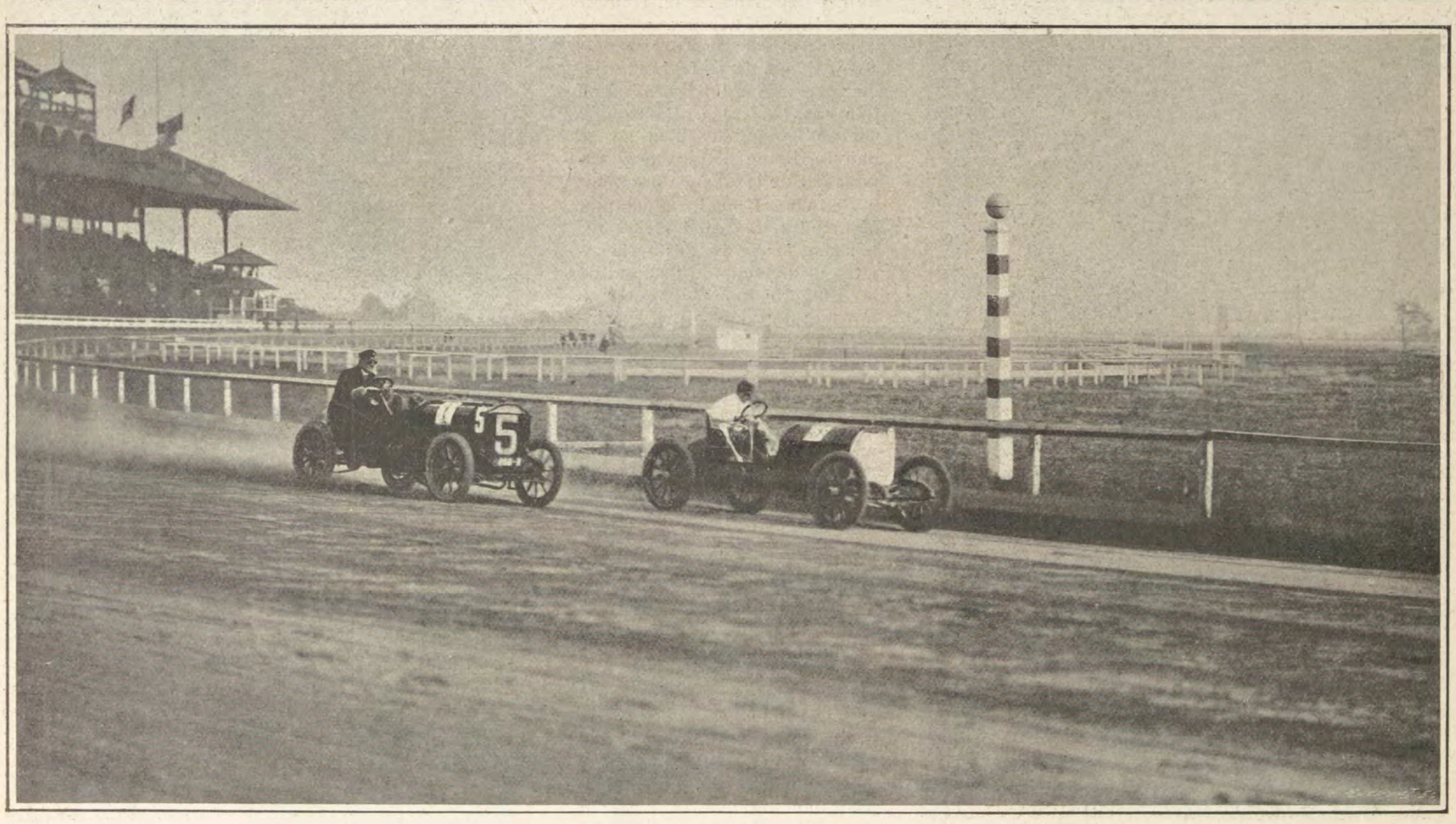
G. L.



Cliché Pirou, Bd St-Germain.

M. Alfred Picard.

THÉRY EN AMÉRIQUE



Théry.

Le match Théry-Sartori à Empire-City.

Pendant son séjour en Amérique, Théry, sur la glorieuse voiture qui triompha à la Coupe Gordon-Bennett, prit part à différentes épreuves sur la piste d'Empire-City. Mais la Richard-Brasier de Théry, voiture faite pour la route, et dont le mécanisme d'horlogerie est réglé pour les longs efforts, était opposée à des véhicules tout récemment établis, aux moteurs d'une puissance bien plus considérable que celui qui valut au Taunus un triomphe à notre industrie nationale.

Au surplus, la Richard-Brasier était opposée à ces adversaires sur une de ces pistes qu'affectionnent les chauffeurs-acrobates dont s'enorgueillit l'Amérique; et la distance choisie pour le match était de 10 milles, soit un peu plus de 16 kilomètres.

Théry fut battu, mais empressons-nous de dire que cet échec est sans aucune portée. On ne fait pas en France des voitures pour exhibition, mais des voitures destinées à tenir la route, leur seul champ d'action logique et naturel.

UN CANOT DE SAUVETAGE AUTOMOBILE

Le canot de sauvetage automobile.
Vue intérieure du canot. — A, emplacement du moteur.

Depuis longtemps, on cherchait le moyen pratique d'installer un moteur sur les canots de sauvetage. Ce problème n'était pas sans difficultés, car il fallait que le poids du moteur ne nuisît pas à la stabilité de l'embarcation et que le mécanisme fût mis à l'abri des paquets de mer. Ces deux points essentiels semblent avoir été résolus.

MM. Thellusson, de Cowes, ont adapté un moteur à pétrole au bateau de sauvetage ordinaire que montrent nos illustrations. Il s'agit d'un canot de 12 mètres de longueur et de 2 m. 60 de hauteur de la quille aux bordages, disposé pour recevoir douze rameurs à raison de deux par banquette et pouvant utiliser une voilure.

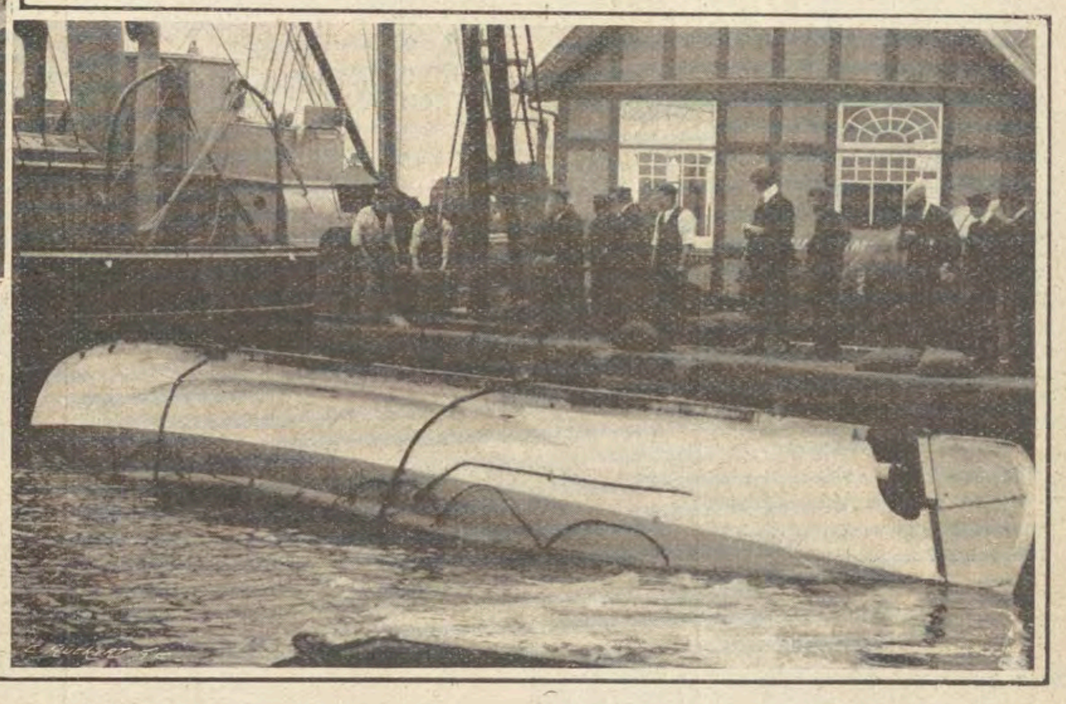
Le moteur, d'un poids très léger, est des plus simples; il est contenu dans la boîte en acajou marquée *A* sur notre première gravure. La machine se compose d'un moteur à deux cylindres de 10 chevaux de force avec pompes, carburateurs, allumeur électrique, etc.; elle actionne une hélice.

Le pétrole nécessaire au moteur est contenu dans un réservoir métallique, situé à l'arrière, près du poste du pilote barreur; ce récipient contient une quantité suffisante pour permettre la marche à toute vitesse, c'est-à-dire 11 kilomètres à l'heure, pendant au moins deux heures.

La disposition de la boîte contenant le moteur, le passage de l'arbre de couche sous les banquettes, le réservoir à pétrole et tout le mécanisme ne gênent en rien le travail des rameurs, dont le nombre se trouve réduit à dix.

L'adaptation du moteur aura ce grand avantage de permettre au canot d'atteindre le navire en détresse avec une plus grande rapidité, ce qui est d'une importance qui ne demande pas à être expliquée; car, lorsqu'un sinistre est signalé, il n'y a pas un instant à perdre. La promptitude avec laquelle les secours sont apportés peut empêcher bien des malheurs, arracher à la mort nombre d'existences humaines.

Will Darvillé.



Vue du canot renversé volontairement pour montrer la quille et l'hélice.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 19
RÉSULTATS

LE CHRONOMETRAGE

Notre concours n° 19 portait, on se le rappelle, sur le chronométrage d'une course de chevaux, le Prix Montgomery disputé dimanche dernier à Auteuil. Il s'agissait pour nos lecteurs de pronostiquer en minutes, secondes et cinquièmes de secondes le temps du vainqueur de cette épreuve.

Le **lieutenant Vergès**, du 12e d'Infanterie à Perpignan, dont la réponse portait le temps de 7 m. 13 s. 3/5, c'est-à-dire le temps réel de la course, gagne le premier prix, soit 50 francs en espèces.

Le deuxième prix, 25 francs en espèces, revient à M. Pierre Martinet, 70, rue Gambetta, à Moissac (Tarn-et-Garonne), qui avait pronostiqué le temps de 7 m. 13 s. 2/5.

En outre, les concurrents dont les noms suivent sont qualifiés pour notre Concours d'Honneur, comme s'étant le plus rapprochés des gagnants :

Dubois (Menton). — Darré (Asnières). — Verhaeghe (Roubaix). — Amed (Billancourt). — Lecomte (Roubaix). — Marcel (Paris). — Perrier (Paris). — Hamont (Neuilly). — Lemercier (Le Neubourg). — Giendan (Paris). — Langlois (Pont-Lévêque). — Constant (Paris). — Leverger (Pré-Saint-Gervais). — Levallois (Paris). — Roinbir (Pré-Saint-Gervais). — Vautblanc (Soudeille). — Pic (Villeneuve-sur-Lot). — Bonard (Paris). — Durieux (Paris). — L. Lecomte (Paris). — Babut (Paris). — Miguet (Vincennes). — Colombin (Pré-Saint-Gervais). — Trilatus (Paris). — Fontaine (Paris). — Becquevort (Bruxelles). — Bonetto (Menton). — Devecis (Montauban). — Baudouin (Paris). — Leduc (Fresnay-sur-Sarthe). — Buerick (Madeleine-lez-Lille). — Reynaud (Paris). — Courtois-Suffit (Paris). — Calette (Belgique). — Loubière (Tonneins). — Crossouart (Châteaubriant). — De Crécy (Paris). — Lambert (Asnières). — Babin (Château-Gontier). — Caille (Menton). — Faure (Paris). — Jacquard (Elbeuf). — Amblard (Melun). — Martin (Paris). — Gablin (Château-Gontier). — Cognard (Le Havre). — Dupuis (Paris). — Bru (Paris). — Daguin (Paris). — Garcin (Marseille).

CONCOURS N° 20
RÉSULTATS AJOURNÉS

LA COURSE DES FIACRES

Nous pensions publier également les résultats de notre concours N° 20, portant sur la course de fiacres organisée par la *Presse*, dimanche dernier.

Mais l'abondance des matières dans le présent numéro nous oblige à ajourner cette publication à la semaine prochaine.

CONCOURS N° 21
NOUVEAU

QUELS SONT DONC CES SPRINTERS ?

Avec le concours suivant, nous revenons au sport cycliste. Le sujet est un de ceux qui intéressent le plus vivement tous les habitués des vélodromes et parmi eux, les vrais connaisseurs.

Il s'agit de deviner les noms des sprinters cyclistes connus dont nous avons reproduit plus haut les photographies.. moins la tête. C'est-à-dire que rien qu'à la position de l'homme sur sa machine au moment de l'effort les pronostiqueurs doivent le reconnaître.

Pour faciliter les réponses, nous avons donné à chaque cliché un numéro d'ordre. Il suffira donc, sur la carte postale, de mettre un nom à côté de chaque numéro.

Comme d'habitude, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos le

VENDREDI 25 NOVEMBRE

c'est-à-dire que pour être qualifiées, les cartes postales doivent porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra cinquante francs, le second vingt-cinq francs en espèces.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment reconnaître un objet fabriqué par Michelin.

Les marques des accessoires

Dans notre dernier Bulletin, nous avons indiqué comment l'on pouvait reconnaître les enveloppes, chambres à air et jantes de notre fabrication.

Nous complétons aujourd'hui ces renseignements, en indiquant comment sont marqués les différents accessoires sortant de nos usines :

D'une façon générale, tous nos accessoires sont marqués Michelin et Cie.

Nos emplâtres caoutchouc et toile portent une marque très distinctive, qui rappelle celle de la chambre à air : ce sont les initiales M. C. dans un médaillon, avec, autour, les mots Michelin et Cie, Clermont-Ferrand, et au-dessous : demandez un, puis le mot du Code. Nous donnons ci-contre un spécimen de cette marque (fig. 1).

Fig. 1

Nos sacs en toile caoutchoutée, pour la conservation des chambres à air de rechange, portent la marque Michelin et Cie, et au-dessous le nom du Code. Par exemple :

Michelin et Cie, Fertini.

Nos chemises imperméables, pour la protection des enveloppes de rechange, portent aussi la marque Michelin et Cie à l'une de leurs extrémités ; il est aussi indiqué le type de la chemise, ainsi que le nom du Code. Par exemple :

Michelin et Cie, Chemise pour enveloppe de 105-120, Flexus.

Les pastilles, toile gommée, etc., étant presque toujours livrées dans une boîte portant la marque Michelin, la marque ne se trouve pas reproduite sur ces petits accessoires.

Mais, les tubes de dissolution, par exemple, nos pochettes de valve, nos pochettes de Lardon Michelin, portent tous le nom de Michelin. De même, nos boîtes de dissolution ou de mastic Michelin portent, d'une façon très distinctive, notre nom.

Nos différents leviers portent tous les mots Michelin et Cie de même sur le corps de pompe, sur le chapeau et sur le manomètre, s'il s'agit de la pompe voiture ou voiturette, et sur le chapeau ou sur le fond, s'il s'agit de la pompe vélo.

Enfin, nos valves portent sur le méplat du corps de valve les mots Michelin et Cie, et cette même marque est reproduite sur les pièces principales.

Avec ces indications, et en examinant de près les objets qui leur sont offerts, nos clients pourront donc facilement s'assurer qu'ils sortent bien de nos usines.

Les scies de Michelin

Ne laissez jamais vos enveloppes séjourner dans un lieu trop humide, car leurs toiles ne tarderaient pas à se pourrir, ce qui est irrémédiable.

Rappelez-vous que, là où le fer rouille, le tissu s'altère.

* * *

Adoptez tous la double semelle : vous roulerez infiniment plus sûrement, beaucoup plus confortablement et avec une économie notable qui n'est pas à dédaigner.

Michelin et Cie.

NOS ÉCHOS

Garçon, la *Vie au Grand Air !*

Dans tous les cafés, hôtels, casinos, cercles, établissements publics où ils ont l'habitude de se rendre, nos lecteurs et nos amis doivent réclamer avec la plus grande insistance le numéro de la *Vie au Grand Air* du jour.

Un établissement qui ne reçoit pas la *Vie au Grand Air* n'est pas un établissement de premier ordre.

Nous délivrons aux directeurs des établissements ci-dessus des abonnements à la *Vie au Grand Air* à 18 francs, avec un carton protecteur modèle riche, que nous leur céderons à 1 fr. au lieu de 3 fr. (port en plus).

Nous les engageons vivement à prendre un abonnement, s'ils veulent conserver et attirer la clientèle innombrable des sportsmen, c'est-à-dire *tout le monde* aujourd'hui.

Tous à l'Hippodrome !

Un coup d'œil sur la salle littéralement bondée de l'Hippodrome nous a révélé la présence d'un nombre considérable de sportsmen et sportswomen.

N'est-il pas naturel que les gens épris de tout ce qui est mouvement, admirateurs de toute manifestation d'énergie et de lutte, se passionnent pour les spectacles si imprévus qu'offre Bostock en mettant une coûteuse coquetterie à les varier sans cesse ? Dans ce ravissant jardin zoologique créé, en impromptu, par le célèbre dompteur, le sport a aussi pris sa large place sous la forme d'un toboggan, « les bosses de Bostock », sur lequel glissent grands et petits dans l'ivresse de la folle descente donnant l'illusion des longues glissades sur les pentes glacées de Saint-Moritz et autres lieux de villégiature helvétique.

L'Assemblée générale du T. C. F.

Par lettre du 7 novembre, le général gouverneur militaire de Paris a informé le président du Touring-Club que la musique de la Garde républicaine serait mise à sa disposition, le jeudi 8 décembre, à l'occasion de l'Assemblée générale qui se tiendra à la Sorbonne, sous la présidence de M. le Président de la République.

L'Exposition de Saint-Louis

Voici la liste des exposants sportifs récompensés à Saint-Louis :

Grands prix : Darracq et Cie, de Diétrich et Cie, Michelin et Cie, Renault frères, Panhard et Levassor, Cycles Métropole, Richard-Brasier et Cie, Benz et Cie, Daimler et Cie (moteurs), Continental Caoutchouc et Gutta-Percha.

Médailles d'or : Charles Billy, Blériot, Ducellier, Th. Botiaux et Cie, L. Edeline, Hammond, Mouter et Cie, Ch. Jeantaud, Lemoine, H. Petit et Cie, Fazzy et Potron, Moteurs Aster, Falconnet-Perrodeaud, Postel-Vinay, Bergougnan et Cie, Vauzelle, Morel et Cie, Louis Peter.

Médailles d'argent : Association Coopérative des Ouvriers Lanterniers, Félix Brosse et Cie, Cycles Libérator, Morin, Gallia et Cie, A. Wolber et Cie.

Médailles de bronze : J. Boiron, G. Fouillaron, Meneveu et Cie, F. Richard, Savolle.

Nos félicitations à tous ces constructeurs qui ont vaillamment défendu l'industrie française par delà l'Océan.

Le Roman de Jacquelin

Voici une œuvre intéressante au premier chef pour tous ceux qui non seulement pratiquent les sports, mais s'y intéressent d'une manière plus ou moins directe. Le *Roman de Jacquelin*, écrit par la plume si autorisée de notre excellent confrère Edouard de Perrodil, est non seulement, en effet, un roman d'amour dans toute l'acception du mot, mais aussi la merveilleuse histoire du cyclisme lui-même, dont le célèbre champion fut comme la personnification triomphante. Cet épisode du petit commis boulanger, devenu subitement, à un âge précoce, l'illustre et populaire coureur acclamé par les foules, est d'un intérêt émouvant et constitue un document des plus originaux sur notre étrange et cabotine société contemporaine.

Ce volume de 350 pages, orné des portraits de l'auteur et de son héros, est en vente partout.

V. Granter.

Finance

La Bourse est assez agitée. L'activité n'y fait pas défaut, certes ; mais elle se porte tantôt ici, tantôt là.

Ainsi, à l'heure actuelle, la spéculation déserte les fonds d'Etat pour se porter vers d'autres groupes et les valeurs qui jouissent de ses préférences sont l'action Canal de Suez, celle du Rio-Tinto et les Mines d'or.

L'augmentation des recettes du canal justifie la poussée de ses titres, comme la hausse du cuivre implique celle des valeurs cuprifères, comme l'élévation procurée dans le rendement des exploitations minières du Transvaal par la main-d'œuvre asiatique est un valable motif à la reprise.

Donc, la Bourse, en ce moment, ne manque pas, à notre avis, de logique et sa clientèle est dans d'excellentes dispositions. Comment les grands établissements de crédit négligent-ils de lui apporter des affaires neuves ? Leur abstention, inexplicable, constitue presque un aveu d'impuissance.

C. Levrai.

TARIF

1° Petites annonces non commerciales, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »

2° Petites annonces commerciales, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

La Bourse des Sports

TARIF

3° Petites annonces illustrées. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (1980)

AUTOMOBILES

Renault Frères, neuves, 10 HP 1904, carrosseries de grand luxe, de différents modèles, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuves, carrosseries de luxe de différents modèles avec pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie double phaéton de grand luxe, entrée latérale, pneus Michelin renforcés de 105 aux 4 roues au meilleur prix.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904, 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (1087)

Garage Central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1988)

A vendre PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, léger tonneau, occasion.

RENAULT frères, 10 HP, limousine, occasion.

C. G. et V., 20 HP, tonneau Roi des Belges.

C. G. et V., 20 HP, limousine, entrées latérales.

DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte, occasion.

LANDAULET ELECTRIQUE, grand luxe, très belle occasion, 70 HP.

PANHARD-LEVASSOR, 3 places, occasion.

PANHARD-LEVASSOR, 15 HP, dernier modèle 1903, tonneau, 6 places, capote, occasion.

PANHARD-LEVASSOR, 15 HP, limousine Muhlbacher, 6 places, occasion.

RENAULT 14 HP 1904, double phaéton, entrées latérales Kellner, occasion.

Vente. Achat.

Echange de toutes voitures de bonnes marques contre les derniers modèles.

Ernest Loste, 37, r. Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (1989)

Occasion. Superbe limousine Panhard-Levassor, 12-15 chx. Phénix, carburateur Krebs, remise absolument à neuf. 9.500 francs. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (1990)

Occasion. Limousine Renault, 9 chx, 1903, entrées latérales, carrosserie Kellner de luxe, mécanisme et carrosserie entièrement remis à neuf. Prix : 7.000 fr. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (1991)

Voiture Panhard-Levassor, 24 chx, 1904, châssis 2 m. 40, avec carrosserie grande limousine, entrée latérale, ou sans carrosserie. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis* av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (1992)

Chauffeurs ! Dans votre intérêt, n'achetez pas d'autos d'occasion, sans les faire vérifier et essayer par M. Goujon, constructeur, mécanicien-expert, 53, rue Borghèse, à Neuilly-s.-Seine. (1993)

Darracq 16 chx, légère, 60 kil. à l'heure, très bon état, 3.900 fr.

CAB, 10 chx, roulé 2 mois ; pièces et pneus de rechange, 5.900 fr.

PANHARD, 35 chx, tonn. roi des Belges, état neuf. 14 000 fr.

E. Goujon, 53, rue Borghèse, Neuilly-sur-Seine. (1994)

40 Ch. Renault. Paris-Madrid, excellent état, amortisseurs Truffault. Nombreux accessoires. Ecrire Paul T., 17, av. Victor-Hugo, à Paris. (1995)

CHIENS

Grand chenil parisien, chiens de garde, de chasse, de luxe, d'appartement. Ravry, 4, r. de l'Etoile, Paris. (1996)

DIVERS

On demande à acheter 1 table de poker d'occasion. Ecrire à P. L., 9, avenue de l'Opéra, Paris. (120)

Création et Restauration de Parcs et Jardins de tous styles

E. REDONT

ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND PRIX

61, rue Louis-Blanc, PARIS

Entreprise générale pour la France et l'Etranger

DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS RUSTIQUES, PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET CANALISATIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS AU CHARIOT

LIVRES TRES CURIEUX ET CATALOGUES f^co 5 f. EDITEUR. boîte 238. Bruxelles

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.

DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

Elixir Tricard

Le flacon, 3 fr. franco

SOUVERAIN REMÈDE des COLIQUES DU CHEVAL

MEO D'ARGENT *Exp. Int. Hygiène Paris 1904*

Coliques

CET ELIXIR guérit les coliques de toute nature. Sous son action bienfaisante les douleurs atroces s'apaisent, les fermentations gazeuses cessent, disparaissent, au si

Le médicament agit

Tout Éleveur, tout Agriculteur, Tout Industriel, tout Propriétaire, même d'un seul cheval, doit avoir chez lui, en réserve, un flacon d'Elixir TRICARD, s'il veut se prémunir contre la si soudaine apparition des coliques et de leurs si désastreuses conséquences.

Guéri !

A. TRICARD, MÉDECIN-VÉTÉRINAIRE 10, rue Trézel-Prolongée (Levallois-Perret)

Lire MUSICA

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME POUDRE ESSENCE

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**

Se méfier des Produits artificiels. — **SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris,** et bons Parfumeurs

Causerie Technique

LA CARBURATION

(Suite)

Nous avons dit, dans notre précédente chronique que la plupart des carburateurs employés aujourd'hui pour la voiture automobile appartenaient au type dit « à pulvérisation ».

Voici le schéma auquel peuvent se réduire ces appareils. L'air se carbure dans la chambre de carburation formée des conduits A B C, l'essence est fournie par le réservoir R, dont nous verrons plus loin la nécessité.

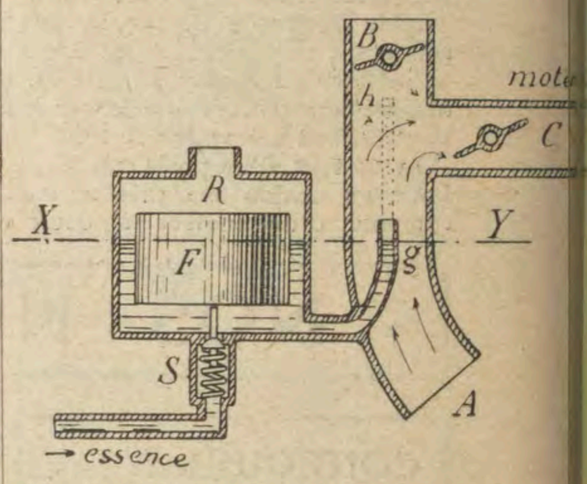
Supposons que l'essence arrive jusqu'au plan horizontal dans le gicleur ou petit tube à orifice très étroit.

L'essence est au même niveau X Y dans le réservoir, car au repos la pression atmosphérique existe dans la chambre de carburation comme dans le réservoir R qui est ouvert à l'air libre.

Supposons maintenant que le moteur vienne à aspirer dans le carburateur au moyen du conduit A. Nous admettrons d'abord pour simplifier le raisonnement que le registre B soit fermé. L'air aspiré par le moteur va s'engouffrer par l'orifice A, seul ouvert, et il s'y engouffre précisément parce que la pression y est à ce moment plus faible à l'intérieur de la chambre de carburation qu'au dehors.

Cette dépression va agir sur l'essence contenue dans le gicleur G. En effet, un principe d'équilibre des liquides nous enseigne que dans un même vase horizontal les pressions sont les mêmes dans tous les vases communicants qui sont ici le réservoir R et le gicleur G. Il faudra donc qu'à la pression de l'air sur l'essence dans le gicleur, pression inférieure à celle qui règne dans le réservoir R, s'ajoute la pression d'une certaine hauteur d'essence.

Si le gicleur était assez long, l'essence s'y élèverait donc jusqu'en *h*, dont la hauteur dépend de la violence de l'aspiration. Comme le gicleur est beaucoup plus court, l'essence va jaillir dans l'air pour s'efforcer de s'élever jusqu'en *h*, et ce jaillissement dans le courant d'air rapide donne naissance au brouillard voulu.



UN CARBURATEUR SCHÉMATIQUE

La force avec laquelle jaillit l'essence, et par suite la quantité de carburant projetée dépend de la violence de l'aspiration ou, ce qui revient au même, d'après les lois de la physique, de la vitesse de circulation de l'air de A en C.

La quantité d'essence fournie dépendra donc d'une certaine mesure de la quantité d'air aspirée par B et de la vitesse d'aspiration, c'est-à-dire de la vitesse et de la puissance du moteur, en un mot de ce qu'on appelle son régime.

Ce dispositif donne la carburation, mais il reste à le régler, ce qu'on obtient par l'emploi judicieux des deux registres B et C. Le registre B donne accès à l'air pur.

Comme la quantité d'air que prendra le moteur se trouve réglée par le registre C, il est évident que cette quantité une fois fixée, plus il entrera d'air par B, moins il en entrera par A. Or, l'air fourni par A est seul carburé ; plus B sera ouvert, moins la carburation sera riche.

La forme du conduit A, les dispositifs spéciaux adoptés pour le registre B, qui est parfois automatique et se ferme ou s'ouvre de lui-même suivant les besoins de la carburation, enfin la forme et l'emplacement du gicleur sont les seuls points de différenciation des carburateurs à pulvérisation.

Quant au réservoir R, on l'appelle communément réservoir à niveau constant ou chambre du flotteur parce qu'il contient un flotteur destiné à assurer la permanence du niveau X, Y, de l'essence, chose absolument nécessaire, puisque d'elle dépend la quantité d'essence fournie par le gicleur, c'est-à dire la régularité de la carburation.

Ce flotteur, quand il descend, appuie sur une soupape S et l'ouvre pour laisser rentrer l'essence chaque fois qu'il est nécessaire.

Léo Robin.

M. Léo Robida est entièrement à la disposition des lecteurs de la Vie au Grand Air *pour leur fournir dans cette rubrique les renseignements ou les conseils techniques qui pourraient leur être nécessaires.*

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti.

Le Gérant : Jarrige.